لافت گنجینه پنهان خلیج فارس

جلد دوم

دریانوردی و تجارت دریایی بندرلافت

مولف : مهندس احمد سفاری

تقدیم به :



این کتاب را به مرحوم پدرم محمد سفاری مراد تقدیم می کنم ایشان متولد سال 1331/1/5 می باشد که از نوجوانی وارد دریانوردی لافت شد و اولین سفر گپ (بزرگ) خودش به هندوستان را در جوانی تجربه کردند. و سالها به عنوان موتوریست لنج مشغول به فعالیت در دریا بودند . ایشان همچنین به عنوان مکانیک ماهر انواع خودرو و موتور دریایی در لافت مشغول فعالیت بودند.ایشان در تاریخ 1400/3/19 در سن 69 سالگی به علت ابتلا به بیماری کبد و کرونا در بیمارستان تامین اجتماعی شیراز درگذشتند. روحش شاد .

قدردانی:

این کتاب در واقع قدردانی از تلاش و زحمات هزاران دریانورد و ناخدا و گلافان و کشتی سازان لافتی در طول تاریخ خلیج فارس است که گمنام و ناشناس باقی مانده اند اما در تجارت و دریانوردی ایران در خلیج فارس نقش مهمی داشته اند .

لافت یکی از کانون های مهم دریانوردی خلیج فارس می باشد و در طول تاریخ ان به عنوان یک پایلوت تجاری نقش مهمی ایفا نموده است .اما متاسفانه هرگز جایگاه دریانوردی لافت در خلیج فارس به صورت واقعی جایی نشان داده نشده است .

امیدواریم این جلد از سری کتابهای لافت گنجینه پنهان خلیج فارس توانسته باشد به نوعی از گوشه از انچه که ما اسمش گنجینه دریانوردی لافت می توانیم بنامیم را برای آیندگان لافت و علاقمندان جزیره قشم به دریانوردی و تجارت دریایی لافت منتقل نموده باشیم .

همچنین در اینجا از ناخداها و دریانوردانی که از بخشی از اطلاعات دریانوردی انها در این زمینه استفاده شده قدردانی و تشکر می شود:

ناخدا سلیمان سفاری (سلیمان کادلا) –مرحوم کاپیتان محمد سفاری علی (محمد علی سماعیل) –پدرم مرحوم محمد سفاری –مرحوم علی اسلامی(علی مهدی) از ملونان قدیم و برادرم صالح سفاری از ملوانان لافتی و نویسندگان بزرگی که بنده از دانش و کتاب انها برای تالیف این کتاب استفاده نمودم

احمد سفاری فروردین 1401

فهرست مطالب

فصل 4. آشنایی با کانون های تجارت دریایی معاصر بندرلافت

■

دریانوردی باستانی خلیج فارس تاریخ اولیه خلیج فارس

تاریخ اولیه خلیج فارس هنوز هم بدرستی روشن نیست و آنچه گفته می شود کلا متکی به حدس و فرضیات می باشد. .

در حدود ده هزار سال قبل از میلاد مسیح سه نژاد مختلف انسانی در سواحل خلیج فارس می زیسته اند : دراویدیها (درمکران) ، سامیها و ایلامی های کهن " "PRO_ELAMITEسومریها تقریبا در هزاره پنجم قبل از میلاد به نواحی خلیج فارس دست یافتند. اعراب احتمالا قایق هایشان را با پوست حیوانات و یا تنه های مجوف و تهی شده درختان درست می کردند و در آبهای کم عمق به صید ماهی و مروارید، می پرداختند .

مسلمۀ ، شرایط جغرافیایی عربستان با خط ساحلی کشیده اش که از خلیج سوئز تا رأس خلیج فارس گسترده است موجبات رشد و گسترش دریانوردی را فراهم می داشت . حاصلخیزترین سرزمین های عربستان مانند یمن ، حضرموت و عمان نیز. کنار ساحل قرار دارند . روابط تجارتی اعراب با کشورهای همجوار بویژه ایران ، واقع در امتداد کرانه های شمالی خلیج فارس ، و شرق آفریقا در نزدیکی دریای سرخ – دریایی باریک و کم عرض و همان گونه که گفته شده خطرناک برای دریانوردی – مایه دلگرمی و پیشرفت آنان بوده است .

اگر سواحل ایران را به طرف شرق بپیمائیم به هند خواهیم رسید ، بنابراین از روزگاری بس کهن خلیج فارس یکی از راههای طبیعی ارتباطات تجارتی بین مدیترانه و شرق آسیا بوده است .

اعراب به علت اینکه چوب و الوار مناسب در اختیار نداشتند در امر گلافی و کشتی سازی با مشکلات فراوانی دست و پنجه نرم می کردند ، و مجبور بودند

کلیه تخته و الوار مورد نیازشان (تخته تیک TEAK را ترجیح می دادند و از چوب نارگیل هم استفاده می کردند) را از هند ، برمه ، سیام و اندونزی وارد کنند از طرفی اعراب چون برای ساخت میخ ، از آهن و مس بی بهره بودند بنابراین بدنه کشتی هایشان دارای تخته های بهم چسبیده بوده و تخته بندی ها نیز در هم دوخته می شدند.

این شیوه گلافی مانع از آن می شد که بتوانند در دریاهای مواج و متلاطم به کشتیرانی بپردازند.

آثار برجای مانده از سومریها و اکدیها نشان می دهد که در هزاره سوم و دوم پیش از میلاد بین دلتای دجله و فرات و دیلمون DILMUN ، ماگان MAGAN و ملوخا MELUKHAHA ، روابط تجارتی وجود داشته است . سومرشناسان " SUMEROLOGISTS"دیلمون را جزایر بحرین می دانند، مثلا آقای «آی.ج.گلب» I . J . GELB مصرانه معتقد به این دیدگاه بوده ، اما میان آنان در این مورد همسویی و وحدت نظر وجود ندارد ، برای نمونه آقای «اس . آن کرامر) " S N . KRAMER "در این مورد تردید داشته و دیلمون را جنوب ایران و دره سند ، می داند .

در خلال دوران بعدی که حدودا از اواسط هزاره دوم پیش از میلاد آغاز می شود ماگان / ماکان و ملوخا را به ترتیب مصر وحبشه می دانند و کسانی نیز هستند که این تطابق و یکی دانستن را به هزاره سوم پیش از میلاد مربوط دانسته اند . از این گذشته آقای گلب ماگان /ماکان را در دوران پیش تر ، سواحل جنوبی خلیج فارس تا شرق عمان میدلند و با ارائه مدارک و دلائل محکم ، ملوخا را در همان دوران به عنوان کرانه شمالی خلیج فارس و ساحل ایران و سرزمین هند تا شرق دره سند ، می شناسد .

در خلال هزاره سوم و دوم پیش از میلاد کشتی های مصری در دریای سرخ فعال بودند و تا منتها الیه جنوبی آن آبراه و تا سواحل سومالی به تجارت و دریانوردی می پرداختند. از هزاره اول پیش از میلاد فنیقیها – (که هرودت آنان را در ابتدا ساکن در اقیانوس هند می پنداشت و برطبق دیگر روایات کهن مسکن اولیه آنها بابل پنداشته می شد) – به عنوان دریانوردانی عمده و اصلی در شرق مدیترانه و دریای سرخ ، جانشین مصریها شدند.

بدون شک ، در روزگار سلیمان ، فنیقیها هم کشتی های زیادی می ساختند و هم کشتی های بی شماری برای آن پادشاه راه اندازی می نمودند ، و بر خلاف اعراب ، میخ های آهنی و میخ های مسی با آلیاژی از آهن نیز به کار می بردند و برای قرون متمادی دریانوردان اصلی منطقه ، به حساب می آمدند.

سناخریب (ق.م. ٦٨١ – ٧٠٥) «پادشاه آشور» که نزدیک دهنه رودخانه کارون ، کلدانی ها را شکست داد ، با کشتی هایی که دریانوردان تیر " "TYREو سیدونی " "SIDONراه اندازی می کردند، بدانجا پای گذاشت.

نبوخد نصر دوم ، شاه بابل (ق.م. ٥٦١ – ٦٠٤) در غرب رودخانه فرات ، به منظور حفظ و پاسداری از بابل در برابر حملات اعراب ، در نقطه ای به نام تردون " "TREDONشهر و بندری را پی افکند .

بابلی ها هم مانند اعراب ، تخته تیک را جهت عملیات کشتی سازی از هند وارد می کردند .

خلیج فارس در زمان هخامنشیان

با تأسیس اولین امپراطوری ایران توسط کورش کبیر در سال ۵۵۰ قبل از میلاد گوشه ها و زوایای تاریک تاریخ خلیج فارس ، روشن تر می گردد.
هخامنشی ها کلیه نواحی آسیای غربی و مصر را ، به یک امپراطوری پایدار و ماندگار، یکپارچه و متحد تبدیل کردند.
همان گونه که پیش از این گفته شد ، ایرانیان با بوجود آوردن این امپراطوری احتیاج مبرمی به ناوگان دریایی پیدا کردند که با به کارگیری فنیقیها که دست نشانده و خراجگزارشان بودند، این نیاز را بر طرف ساختند. بعد از تصرف مصر در سال ۵۲۵ قبل از میلاد کمبوجیه ، شاه هخامنشی دوباره رنج بیشماری را بر خود هموار ساخت تا موجبات دلجویی و استمالت از صاحب منصبان دریایی مصری را فراهم آورد.
«اوجاهورس» " "UDJAHORRENSEدریاسالار ناوگان سلطنتی مصر که از ایرانیان شکست خورده بود ، شهر «سایس» " "SAISرا به کمبوجیه تسلیم نمود ،
کمبوجیه نیز او را به عنوان سرپرست دایره پزشکان ارشد مورد نوازش قرار داد ، و ضمن اینکه او را جزء ندما و همراهان خود ساخت ، سرپرستی کاخ شاهی را هم به او واگذار نمود.
داریوش کبیر بعد از اینکه در سال ۵۲۱ قبل از میلاد به تخت شاهی نشست به منظور گسترش فعالیت های تجارتی آن امپراطوری ، گامهای مؤثری جهت تقویت بنیه دریایی هخامنشیان برداشت.

یکی از اقدامات با شکوه و متهورانه او اتمام ترعه بزرگی بود که رودخانه نیل را به دریای سرخ متصل می ساخت فرعون «نخائو» " "PHARAOH NECHO پسر « پسامتیکوس» " "PSAMMETICHUSکندن ترعه را آغاز کرده بود . این کانال در واقع بر رودخانه نیل نزدیک شهر «بوباستیک» " "BUBASTICشروع می شد و از شهر «پاتو موس» " "PATUMOSمی گذشت و به دریای سرخ می رسید.

با ساخت و اتمام آن ترعه که شکل ابتدایی کانال سوئز کنونی در ۲٤۰۰ سال پیش است ، داریوش ارتباط مستقیمی بین ایران و دریای سرخ بوجود آورد و بدین طریق راه تجارتی ارزان را بین مصر و هند و خلیج فارس ، هموار ساخت.

این ترعه ۱۵۰ فوت پهنا و به اندازه کافی عمیق بود که کشتی های تجارتی بتوانند به راحتی در آن تردد نمایند.

پنج ستون یادبود با دوام قرمز رنگ در کناره های این کانال با فاصله هایی نصب شده بود که جملات نوشته شده با خط میخی بر روی آنها ، مسافران را با چگونگی ساخت ترعه ، آگاه می ساخت :

من داریوش ، ایرانی هستم ، از پارس ، مصر را به تصرف خود درآوردم. من فرمان حفر این ترعه را دادم ، از رودخانه ای به نام نیل که در مصر جاری است و به دریا می ریزد و به پارس راه دارد . پس از آن ترعه حفر شد ، چنانچه فرمان دادم و کشتی ها از مصر از وسط این ترعه به سوی پارس روانه شدند ، چنانچه میل من بود .»

حدودا در همان زمان که رعایای مصری شاه ایران ، مشغول کندن ترعه داریوش " "DARIUS CANALبودند ، آن شاه بزرگ ناوگانی را به فرماندهی ناخدایی به نام «اسکیلاکس کاریاندی» ""SCYLAX OF CARYANDAبه رود سند

اعزام داشت . ناوگان اعزامی داریوش بعد از رسیدن به دهانه رود سند ، سرتاسر کرانه های جنوبی ایران و کرانه های جنوبی خلیج فارس را دریانوردی ساحلی کرده و سر انجام با پیمودن پیرامون عربستان و گذشتن از دریای سرخ وارد سوئز گردید.

کتاب پریپلوس " PERIPLUS"یا دریانوردی گرداگرد جهان "CIRCUM NAVIGATION" که اسکیلاکس بعد از اتمام مأموریتش به رشته تحریر در آورده بود، داریوش را ترغیب کرد تا فرمانروائیش را هر چه بیشتر به طرف شرق گسترش دهد که در این راستا پیش از سال ۵۱۳ قبل از میلاد ، هند غربی به تصرف ایران در آمده و ساتراپ نشین هندوکش نیز تشکیل شده بود . این ساتراپ نشین جدید متشکل بود از سرزمین هایی واقع در امتداد کرانه های رود سند و شعباتش که بزودی سبب شد تجارت پر رونقی بین آن ساتراپ نشین و سایر ولایات امپراطوری هخامنشی بوجود آید.

خلیج فارس در دوران اسکندر و جانشینانش

بعد از مرگ داریوش بزرگ در سال ٤٨٥ قبل از میلاد تا پای گذاشتن اسکندر بر کرانه های اقیانوس هند در سال ٣٢٦ پیش از میلاد، در مورد فعالیت های دریایی و عملیات ناوبری در خلیج فارس (در خلال این دوره) دانستنیهای اندکی موجود است.

اسکندر در دهانه رودخانه سند به یکی از فرماندهانش به نام «نئارکوس» دستور داد تا در رأس ناوگانی ، کرانه های شمالی خلیج فارس را بپیماید ، و این در حالی بود که خود شخصا فرماندهی نیروهای زمینی و گذر از سرزمین های خشک و لم یزرع «گدروسیا» "GEDROSIA" ("بلوچستان و مکران) را به عهده

گرفت . نئارکوس ، دریانورد یونانی ، نام کلیه جزایر ، لنگرگاه ها و روستاهای نواحی ساحلی ، واقع در مسیرش ، تا رودخانه دجله را ، در دفتر روزانه اش با دقت هر چه تمامتر به ثبت رسانید .

اسکندر تا زمان مرگش به سال ۳۲۳ قبل از میلاد نقشه های بلند پروازانه ای جهت تسخیر عربستان و ناحیه گسترده و پر دردسری که ولایات شرقی و غربی امپراطوریش را قطع می کرد ، در سر می پرورانید.

اسکندر در نظر داشت ناوگانی به فرماندهی نثارکوس ، به کرانه های عربستان اعزام داشته و آن سواحل را به صورت مستعمره در آورد. او به منظور راه اندازی این جهازات ، فنیقیها را به خدمت خود در آورد. بنابراین کشتی هایی از بنادر «تیر» " TYRE"و «سیدون» " SIDON"به رودخانه فرات به جایی که اسکندر تصمیم داشت بابل را به عنوان پایتخت امپراطوری گسترده اش برگزیند – فرستاده شد.

این کشتی ها جهت اجرای عملیات اکتشافی و بررسیهای مقدماتی به خلیج فارس اعزام شدند.

اسکندر امیدوار بود راه تجارتی منظمی بین رودخانه سند و دجله و فرات و از آنجا به ترعه هایی که رودخانه نیل را به دریای سرخ متصل می کرد ، برقرار و هموار سازد .

او همچنین می خواست بابل نه تنها به عنوان پایتخت بلکه به صورت پایگاه نیروی دریایی و مرکز بازرگانی دریایی درآید . اسکندر در نظر داشت پناهگاه دریایی عظیمی را که بتواند ۱۰۰۰ فروند کشتی در خود جای دهد، حفر کند ، و ساخت بنادر زیادی را نیز طراحی کرده بود ، اما با مرگش در ژوئن سال ۳۲۳ پیش از میلاد ، این نقشه ها همگی نقش بر آب شد.

بعد از مرگ او ، امپراطوریش تجزیه و بین تعدادی از سرداران مقدونی ، تقسیم گردید.

جانشینان اسکندر فرمانروایان لایق و کاردانی بودند اما از آن دیدگاه که او برای تشکیل امپراطوری جهانی و یکپارچه نمودن شرق و غرب عالم پیگیری می کرد ، بی بهره بودند. سرانجام بعد از یک دهه جنگهای بی وقفه بین رقبا و مدعیان امپراطوری ، کلیه سرزمین های نیمه شرقی امپراطوری اسکندر به دست سلوکوس نیکاتور» " SELEUCUS NICATOR"افتاد . در سال ۳۱۲ قبل از میلاد سلوکوس خود را شاه بابل ، شوش ، ماد و ایران اعلام کرد، و چند سال بعد فرمانروای کلیه سرزمین های واقع بین سند و فرات شد . او پایتختش را از بابل به سلوکیا» " - SELEUCIA"واقع در ساحل غربی دجله و در نقطه ای در جنوب شهر بعدی بغداد و تقریبا مقابل پایتخت بعدی پارتیان و ساسانیان یعنی تیسفون – انتقال داد .

در دوران فرمانروایی سلوکوس ، «گرا» " GERRA"یا «گرها» " GERRHA" شهری کلدانی که در شمال شرقی ساحل عربستان و اندکی در شمال بحرین قرار داشت ، به صورت بازاری عمده در خلیج فارس ، برای تجارت عربستان و هند در آمد.

گرا ، به صورت کانون تجارت کاروانی با جنوب عربستان و تجارت زمینی و دریایی با سلوکیه – پایانه غربی کالاهایی که از خلیج فارس به غرب فرستاده می شد – در آمد . مراکز بازرگانی و بازارهایی نیز در «تردون» " TREDON" واقع در دهانه فرات ، و «چاراکس» " CHARAY"واقع در نقطه اتصال دجله و کارون ، بوجود آمد.

درسال ۲۰۵ قبل از میلاد شاه سلوکیه موسوم به آنتیوخوس سوم "ANTIOCHUS III" «گرا» را مورد تاخت و تاز خود قرار داد اما با دریافت

باج و خراجی از قبیل نقره ، کندر و مرمکی " "MYRRHاز آنجا عقب نشینی نمود . آنتیوخوس اپیفانس» ") "ANTIOCHUS EPIPHANES۱٦٤ -۱۷٦ ق.م) نیز سفری اکتشافی از کرانه های عربی خلیج فارس ، به عمل آورد. "

خلیج فارس در دوران پارتیان

حدودا از سال ۱٤۰ قبل از میلاد، قدرت رو به رشد پارتیان ، که اساسا از نقطه نظر نیروی زمینی توانمند بودند و تجارت زمینی پر منفعتی با آسیای مرکزی و چین داشتند، به گونه ای فزاینده و روز افزون در امر تجارت یونان – روم با مشرق زمین از طریق خلیج فارس ، اختلال ایجاد کرد و در نتیجه برای چندین سده دریای سرخ به صورت پل ارتباطی عمده و اصلی ، بین اروپا وهند در آمد. مصریها اساس و پایه این تجارت را در زمان حکومت بطلمیوس دوم «فیلادلفوس» ") "PTOLEMY II PHILADELPHUSق.م ۲٤۷ – ۲۸۳) که در شهر بندری هر دو به نام «برنیس» " "BERENICEبر ساحل شرق آفریقا پی افکنده بود پی ریزی کرده بودند .

در نقطه ای واقع در شمال این دو بندر و در عرض شمالی ۲٤ درجه شاهراهی که به قفط " "COPTUSمنتهی می شد ، احداث گردید.

افزون بر فعالیت های تجارتی در این رودخانه ، در امتداد ترعه قدیمی که بین رودخانه نیل و دریای سرخ حفر شده بود ، داد و ستدهای بازرگانی نیز جریان داشت . لازم به یادآوری است که بطلمیوس این کانال را باز گشایی نمود و بندر آرسینو " "ARSINOEرا در کنار بندر مدرن سوئز ، بنا نهاد.

در خلال دوران «یونان – روم» تجارت خلیج فارس ، بیشتر در دست شهرهای کوچک عربی سرشناسی چون «چارا کس» و «آپولوگوس» " "APOLOGUS، در مصب دجله و فرات ، و یا در دست دولت شهرهای " CITY

- " STATESنیمه مستقلی مانند «پالمیرا» " - "PALMYRAکه در بین راه روم و امپراطوری پارتیان از تجارت پر شکوهی برخوردار بود - قرار داشت . زمانی در خلال سده اول پیش ازمیلاد دریانورد یونانی موسوم به «هیپالوس» " "HIPPALUSبا استفاده از جریان باد موسمی جنوب غربی " "SOUTHWEST MONSOON، مسیر مستقیمی بین عربستان و هند ، بوجود آورد .

هیپالوس در موقع برگشتنش از هند کالاهایی چون ، سنگهای گرانبها و مروارید ، آبنوس و صندل ، بلسان (مرهم) و ادویه جات و از همه مهمتر فلفل ، به همراه خود آورد .

قبل از آنکه هیپالوس این مسافرت دریایی را به انجام برساند ، اعراب و سایر دریانوردان ، کرانه های حضرموت را تا بندر عدن دریانوردی ساحلی کرده ، آنگاه از آنجا (عدن) مسیرشان را هر چه بیشتر به طرف شمال تنظیم می نمودند ، تا بتوانند قبل از کاهش قدرت باد موسمی شمال شرقی " NORTHEAST MONSOON"و با استفاده از جریان آن - (که در خلال ماههای زمستان می وزد) - سرانجام به ساحل هند . (در نقطه ای بین دهنه رود سند و باریا گازا " "BARYAGAZAواقع در خلیج کامبای - برسند. به دنبال این مسافرت دریایی هیپالوس ، ناخدایان و کشتیرانان با استفاده از بادهای شمالی غربی ، که در فصل تابستان در نواحی جنوبی دریای سرخ بادی غالب است ، آن آبراه را می پیمودند ، سپس با به کارگیری باد موسمی جنوب غربی ، مسیرشان را به سوی شمال «سوکوترا» " "SocOTRAتنظیم کرده در آخر به ساحل مالابار " "MALABAR COASTمی رسیدند. عملیات دریانوردی در این مسیر مستقیم به هند ، با سرعتی چشمگیر صورت می گرفت ، اما تلاطم وناآرامی

دریاها برای کشتی ها مخاطره آمیز بود ، بویژه برای جهازات اعراب که تخته بندیهای آنها با نخ و رشته های درخت نارگیل درهم دوخته شده بود .
زمانی که «اکتاویان» " OCTAVIAN"در سال ۳۱ پیش از میلاد ، آنتونی " ANTONY"را در نبرد «اکتیوم» " ACTIUM"از پای درآورد ، صلح و آرامش به شرق مدیترانه بازگشت و امپراطوری روم نیز ، در پرتو تقاضاهای شهرهای با جلال و شکوه روم و اسکندریه برای کالاهای تجملاتی و پر زرق و برق مشرق ، از تجارت پرسود یونان - روم، از دورانی طلایی برخوردار گردید .

بر اساس گفته «استرابون» بر سرزمین هند ، صورت می گرفت . باستان شناسان به مدارک و آثاری ، در شکل سکه و بناهای تاریخی ، مانند «معبد آگستوس» " TEMPLE OF AUGUSTUS"در مالابار، که نشان دهنده حضور روم در هند بوده است ، دست یافته اند . رومیها تلاش کردند تا با استقرار نیروی نظامی در عدن و ایجاد اتحاد با حکام حمیری " HIMYARITE"حضرموت و یمن ، از این تجارت پاسداری نمایند . این حکام عرب در مورد تجارت هند و همچنین در ارتباط با تجارت آفریقای شرقی و شهرهای «ممفیس» " MEMPHIS"و «تبس» " THEBES"در مصر، رقبای بازرگانی آنها به شمار می آمدند.
تجارت آفریقای شرقی ، تجارتی کلان و پر منفعت بود : آفریقایی ها کالاهایی چون شاخ کرگدن ، صدف لاک پشت و عاج صادر می کردند و اقلامی نظیر تبر ، درفش ، دانه های بلورین و محصولات کشاورزی از هند وارد می نمودند.
اقدامات و فعالیتهای جدی و پر حرارت رومیها تا سده دوم بعد از میلاد نیز ادامه یافت. در سال ۱۰٦ میلادی «نبتیه» " NABATEA"به صورت ایالتی رومی

، در شمال غرب عربستان در آمد و شاهراهی نیز از رأس خلیج عقبه تا دمشق ، احداث شد. امپراطور «تراژان» " "TRAJANترعه قدیمی در خلیج سوئز - که ابتدا بوسیله نخائو طراحی شد و داریوش و بطلمیوس دوم آن را اتمام و کار آمد نمودند - بازگشایی کرد، اما مسیر آن بعد از گذر از «زقازیق» " "ZAQAZIQو انحراف به سمت جنوب غرب ، به رودخانه نیل در قاهره ، متصل گردید.

در سال ۱۱٦ میلادی قوای اعزامی تراژان به خلیج فارس رسید و به طور موقت بین النهرین را به انقیاد خود در آورد. در دومین سده بعد از میلاد، یونانیهایی که به سیلان دریانوردی می کردند، به دهانه رودخانه گنگ در خلیج بنگال رسیدند و حتی به نواحی خیلی شرقی تر یعنی شبه جزیره مالایا نیز، دست یافتند . یک ناوگان دریایی روم به طور دایم در دریای سرخ مستقر گردید و در سال ١٦٦ میلادی نیز یک هیئت اعزامی آنتون ") " AN _ TUNامپراطور مارکوس اورلیوس آنتونینوس ،" THE EMPEROR MARCUS AURELIUS ANTONINUS")به «تانگکینگ» " "TONGKINGوارد شد و به دربار امپراطور هوان تی EMPEROR" " HUAN - TI راه یافت.

رونق مجدد تجارت خلیج فارس در زمان ساسانیان

در سال ۲۲٦ میلادی اردشیر حکومت پارتیان را سرنگون کرد و دومین امپراطوری عظیم ایرانی به نام ساسانیان را بنا نهاد . ساسانیان وارث وادامه دهنده جنگ هایی با رومی ها شدند که پارتیان حدود برای سه قرن - (از وقتیکه رومیها به موجودیت قدرتی قوی تر و توانگرتر از «پونتوس» " "PONTUSیا ارمنستان در آسیا پی بردند) با آنها در حال نبرد بودند.

خلیج فارس در دوره ساسانیان

با به قدرت رسیدن ساسانیان ، شرایطی به وجود آمد که به موجب آن ، در رقابت های دریای سرخ و خلیج فارس ، اوضاع به نفع خلیج فارس ، دگرگون گردید . لازم به یادآوری است که در خلال دوران پارتیان ، تجارت بین خلیج فارس و هند کلا باز نایستاد و «باریاگازا» " BARYAGAZA"واقع در خلیج کامبای ، به صورت مرکزی عمده برای این فعالیت های بازرگانی در آمد و از آنجا کالاهایی مانند مس، صندل ، چوب تیک ، چوب ساج و آبنوس به بنادر واقع در دهانه خلیج فارس ، چون «اپولوکوس» و «چاراکس» فرستاده می شد و اقلامی که به «باریا گازا» ارسال می گردید ، عبارت بودند از رنگ ارغوانی ، پوشاک ، شراب ، مروارید ، خرما ، طلا و برده .

در «عمانا» " - OMANA"که اکنون تصور می شود «سحار» یا «مسقط» واقع در ساحل عمان باشد – صنعت کشتی سازی شکوفا و پررونقی وجود داشت . ساسانیان نه تنها تجارت خلیج فارس را به گونه ای شگفت انگیز و باور نکردنی به جنبش و حرکت در آوردند ، بلکه تنها شاهانی بودند که فعالانه ایرانیان را درامر کشتیرانی و دریانوردی تشویق می کردند.

اردشیر اول در دوران کوتاه سلطنتش – ۱۵ سال – شهرهایی که دارای صنایع شگفت آور و با رونقی بودند ، تأسیس کرد ، و برجسته ترین آن ۱۸ شهر ، یازده بندری بود که کنار دریا و یا رودخانه ها ، پی افکنده بود . مهمترین این شهرها که برکنار رودخانه ها یا ساحل دریا بنا شده بود ، عبارت بودند از : «هرمزداردشیر» (اهواز) ، «وه اردشیر» (سلوکیه) ، «وهشت آباذاردشیر» (بصره) ، «استراباذاردشیر» (کرخ میسان " KARKH MYSAN"، نزدیک بصره) ، «وهمن اردشیر» (بهمنشیر) ، ریواردشیر» (ریشهر در ٦ کیلومتری بوشهر)، «رام اردشیر» و «بت اردشیر» ، واقع در ساحل مقابل بحرین .

در سال ۳۱۰ میلادی اعراب از خلیج فارس گذشتند و ولایات ساسانی فارس و «اردشیر خوره» را مورد تهاجم قرار دادند، اما در سال ۳۲٦ میلادی شاهپور دوم به تلافی این عملیات خصمانه به بحرین حمله کرد و مستعمره نشین های ایرانی را در آنجا بنا نهاد . بنابر این بحرین به ضمیمه امپراطوری ساسانی در آمد و «مرزبان» " "WARDEN OF THE MARCHESایرانی برآنجا حکومت راند .

قرن ششم اوج فعالیت های دریایی ساسانیان می باشد ، اما یکبار دیگر متذکر می گردد که این عملیات دریایی محدود در چارچوب فعالیت های بازرگانی دریایی بود . ساسانیان از نیروی دریایی " "NAVYبی بهره بودند و این ضعف بزرگی برای آنان در جنگ با رومی ها به شمار می آمد. در سال ٦۲۲ میلادی هراکلیوس» " "HERACLIUSبدون مواجهه با مشکل و مانعی از دریای اژه گذشت و در سال ٦۲۳ نیز بدون رویارویی با هرگونه مقاومتی از «بیزانس» وارد دریای سیاه شد که ثمره این دو سفر دریایی ، شکست قوای ساسانی را در پی داشت .

با آغاز قرن ششم میلادی کشتی های ایرانی با جهازات رومی در بنادر سینهالی» " "SINHALESE PORTSسرسختانه به مبارزه بر خاستند . در زمان شاه بزرگ ساسانی، انوشیروان اول (٦۹ – ۵۳۱ م) ، قلمرو نفوذ ایرانیان را تا فراسوی رودخانه سند که مرز سنتی ایران و هند بود ، گسترش یافت .

بعضی از منابع اسلامی می نویسند که انوشیروان ناوگانی به سیلان اعزام داشت ولی بدون شک سیلان می توانسته که میعادگاو تجار آسیای غربی و چین بوده باشد . بینش وافق دید ناخدایان ایرانی بعد از این به هند و یا هند شرقی محدود نمی شد بلکه برای خیلی از آنها چین هدف اصلی به شمار می آمد ، زیرا تقریبا

برای هزار سال تجارت چین نقش ارزنده ای در نواحی خلیج فارس بازی میکرد.

در مسیر بازرگانی سیلان به طرف غرب ، تجارت کالا در دست بازرگانان ایرانی و «اکسومی» – ساکن در مستعمره نشین «اکسوم» در جنوب عربستان – قرار داشت و پایانه دریایی غربی تجارت چین نیز ، بندر «تردون» ، واقع در دهانه فرات بود.

افزون بر راه باستانی چین که از آسیای مرکزی عبور می کرد ، این راه دریایی مسیر دیگری را نیز برای بازرگان هموار ساخت و مهمترین و ارزشمندترین کالایی که در قرن ششم میلادی از چین آورده می شد ، ابریشم بود و تجار ایرانی کلا رقبایشان بویژه اعراب را در این تجارت ، از گردونه خارج ساخته بودند . در خلال قرن ششم عربستان جنوبی هم از لحاظ اقتصادی و هم از جهات سیاسی در مرحله اضمحلال و فروپاشی قرار گرفت .

در سال ۵۲۳ «ذونواس»، پادشاه یمن به کیش یهود در آمد و گفته می شود که بیست هزار نفر مسیحی ساکن در ناحیه همجوار ، «نجران» " "NAJRANرا که از پذیرش این دین سرباز زده بودند ، کشتار دسته جمعی نمود .

امپراطور «ژوستینین» " "JUSTINIANدر پاسخ به در خواست مسیحیان ، به مقابله برخاست و در این راستا نیرویی به سرکردگی «نگوس» " "NEGUSاز حبشه به یمن گسیل داشت و رژیم «حمیرها» را سرنگون کرد و دولتی مسیحی به فرمانروایی یک نفر حبشی (۲۵ – ٥۲٤ م) در آنجا جایگزین نمود.

در سال ۵۳۱ میلادی «ژوستینین» از حبشی ها خواست که از هند ابریشم خریده و به رومی ها بفروشند . رومی ها امیدوار بودند که با این شیوه بتوانند از برقراری ارتباط تجارتی با دشمنانشان ، ساسانیان ، خودداری کنند . اما حبشیها دریافتند که قادر نیستند با تجار ایرانی که کلیه محمولات ابریشم را یکجا

خریداری کرده بودند ، به مقابله برخیزند . حدودا در نیمه قرن ششم میلادی این مشکل رومی ها ، توسط دو نفر راهب «نسطوری» " NESTORIAN MONKS"که تخم ابریشم را در عصایی جاسازی نموده و از چین به طور قاچاق به «بیزانس» برده بودند ، گشوده شد .

اما باید توجه داشت که ساسانیان چندان مایل نبودند خود ، کنترل تجارت خلیج فارس را در دست بگیرند .

در سال ۵۷۰ میلادی انوشیروان نیرویی متشکل از ۸۰۰ نفر از محکومین به جنایت را تحت امر فرماندهی کهنسال به نام «وهریز» " VAHRIZ"به یمن گسیل داشت .

بدون تردید آن شاه بزرگ براین باور بود که این عملیات نظامی دارای چنان ارزش و اهمیتی نبوده که جان سربازی از نیروهای منظمش را به خطر اندازد . اما دستاورد این لشکرکشی برخلاف انتظار شاه بود، زیرا که یمن تسخیر شد و تا سال ٦٢٨ میلادی در دست فرمانروایان ساسانی باقی ماند.

با تصرف یمن ، ساسانیان نتایجی کسب کردند که رومیها قادر به دستیابی به آن نبودند، زیرا تجارت دریای سرخ بین مصر و هند ، به دست ایرانیان افتاد .

در عربستان ، قدرت از فرمانروایان ساحلی جنوب عربستان به امرای شمالی حیره» و «غسان» و قبایل ساکن در عربستان مرکزی انتقال یافت ، اما اعراب بدوی از کشتی و کشتیرانی بی بهره بودند.

در کرانه های جنوبی خلیج فارس ، فعالیت های دریایی اعراب ، با انگیزه به کنترل در آوردن بحرین وعمان توسط ساسانیان ، به شدت محدود گردید و حتی در بندر «آبله» که اعراب آنجا را «اپولوگوس» می نامید عنصر قدرتمند ایرانی در میان جامعه بازرگانان ، به روشنی آشکار بود .

خلیج فارس در دوران اسلامی

اعراب مدت ۱۰ سال پس از اولین رویارویی مرزی که به سال ٦٦٣ میلادی به وقوع پیوست بر سرتاسر امپراطوری ساسانی که به علت چهار قرن زدوخورد با دولت های روم و بیزانس ضعیف شده و به علت نارضایتی های داخلی از هم گسیخته شده بود ، چیره گردیدند.

اعراب بر سواحل مدیترانه نیز دست یافتند و آن سواحل به جای آنکه همچون گذشته شاهراه اتحاد بین آسیا و اروپا باشد به میدان درگیری میان دین جدید و مبارزه اسلام و مسیحیت تبدیل شد .

در نتیجه این رویداد ، دریای سرخ و خلیج فارس دیگر «آلترناتیو» و رقیب یکدیگر در امر تجارت ترانزیتی» " "TRANSIT TRADEبین اروپا و خاور دور نبوده، بلکه به صورت پایانه غربی کالاهایی در آمدند که مبدأ آنها خاور دور ، هند شرقی و اقیانوس هند بود. در خلیج فارس به عنوان بازاری بزرگ و عمده برای این تجارت پررونق متناوبا مرکزی جانشین مرکز دیگر می گردید و کانون و هسته مرکزی آن نیز همواره به سوی جنوب شرقی و به طرف دهانه خلیج فارس ، انتقال می یافت : تردون ، آبله ، بصره ، سیراف ، کیش (اعراب آنجا را قیس می نامند) و هرمز در ساحل شمالی و بحرین در کناره جنوبی . در پشت این مراکز بازرگانی ، بعد از بنیاد گرفتنش به سال ۷٦۲ شهر عمده و پرثروت بغداد ، قرار داشت.

لازم به یادآوری است که باید بین اعراب ساحلی و اعراب ساکن در بیابانهای مرکزی تفاوت قائل شد زیرا اعراب ساکن در صحاری مرکزی در مقایسه با ایرانیان ساکن در فلات ایران با دریا و تجارت دریایی آشنایی کمتری داشتند.

در سال ٦٥٥ تنها بیست سال بعد از اینکه اعراب برای اولین بار به ساحل مدیترانه رسیدند در جنگ دریایی بر ساحل «لوقیه» " LYCIAIV COAST" پیروز شدند . اما احتمالا جهازات آنها در اسکندریه ساخته شده بود و «قبطیان» آنها را اداره می کردند. این جنگ بیشتر با شمشیر اعراب ساحلی به پیروزی رسید تا کاربرد تاکتیک های دریایی . جورج هورانی فعالیت اعراب را منحصر به تجارت و دزدی دریایی دانسته و می گوید که نیروی دریایی آنها توسط یونانیان و قبطیان اداره می شد و هرگز آنها خود در اداره امور ناوگانشان دخالتی نداشتند ، بلکه در عوض اعراب «اصل» بدویت «غزو» " GHAZW"یا یورش قبیله ای " TRIBAL RAID"را به اقیانوس ها گسترش دادند . هورانی همچنین به این حقیقت چشمگیر و این امر مسلم اشاره می کند که در زبان عربی فعل «رگب» " RAKABA"به معنای شتر سواری است که از طرفی به حرکت در آوردن کشتی نیز معنی می دهد .

مضافا واژه «مرگب» " MARAKAB"که از همین ریشه اشتقاق یافته ، به معنای وسیله سواری ، وسیله نقلیه و کشتی می باشد . بنابر این ، این امر اتفاقی و تصادفی نبود که اعراب ساحلی از بحرین گرفته تا عمان ، دزدی دریایی " PIRACY"را پیشه و وسیله معاش خود قرار دادند . بصره که در سال ٦٣٨ بنا شد و از طریق دو آبراه به شط العرب (اروند رود) متصل گردید با سرعتی حیرت انگیز توسعه یافت و به عنوان بندری عمده برای ورود کشتی ها در منتها الیه خلیج فارس ، به تدریج جایگزین آبله شد درست به همان گونه که بله بعد از ظهور اسلام ، جانشین بندر تردون» ""TREDONگردید.

کالاهایی نظیر سنگ سرمه ، دارچین ، زعفران و مونوکسید سرب از بصره به بغداد ، فرستاده می شد.

شکوفایی تجارت چین – از قرن هفتم تا دهم میلادی

در دوران خلفای اموی (۷۵۰ – ٦٦١ م) یک امپراطوری متحد و یکپارچه در دمشق بر منطقه ای وسیع که از سند تا مصر و سرتاسر کرانه های مدیترانه و از شمال افریقا تا اسپانیا گسترده بود ، حکمرانی می کرد . گو اینکه دست خلفای عباسی در سال ۷٥٦ از اسپانیا قطع شد، اما آنان شرایطی بوجود آوردند که در امر تجارت و فعالیت های بازرگانی در سرتاسر امپراطوریشان مؤثر افتاد . این وضعیت تا وقوع جنبش ویرانگر بردگان «زنج» به سال ۸٦۹ م ادامه داشت .
در سال ۸۷۱ بردگان زنج بصره را غارت کردند و نیروهایشان جنوب بین النهرین ، بحرین و خوزستان را مورد هجوم قرار دادند. در کشور چین خاندان تانگ از سال ٦۱۸ تا ۹۰۹ بر آن کشور حکمرانی می کردند و استقرار دولت های مقتدری در دو سوی مسیر تجارتی خلیج فارس – کانتون که برای تجار امنیت تأمین می نمودند سبب شده بود که آن مسیر تا پیش از حرکت پرتغالیها و دور زدن دماغه امید نیک در قرن ۱۵ به طولانی ترین خط سیر منظم تجارت دریایی مبدل گردد . در این تجارت سودآور ایرانیان و اعراب هر دو مشارکت داشتند . در سال ۷٥۸ میلادی اعراب (تاشی (TA - SHIH وایرانیان (پوسی POSSE ، پوسو PO - SSU ، پوسه PO - SE بر سواحل چین حمله مشترکی نمودند و کانتون را غارت کردند و به دریا بازگشتند . این گزارش نه به این خاطر جالب توجه است که اعراب و ایرانیان را به عنوان دو ماهیت مستقل و

جداگانه نشان می دهد بلکه از این جهت قابل اعتناء است که آخرین باری است که در منابع چینی از ایرانیان به نام پوسی / پوسو یاد می شود .

بر اساس این گزارش اغلب چنین استنباط می شود که ایرانیان بعد از آن تاریخ در تجارت چین مشارکت زیادی نداشته اند ، اما احتمالا آنچه روی داد مبین این است که ایرانیان هویت مستقل خود را از دست دادند و در فاتحان عربشان مستحیل گردیدند.

اگر در زبان عربی واژه ای وجود می داشت که به طور متداول برای فرمانده کشتی به کار رود ، پس چرا اعراب واژه فارسی «ناخدا» را اقتباس کرده و به گونه ای ساختگی و مقلوب آن را به صورت جمع شکسته «نواخیذ» مورد استفاده قرار می دهند ؟

به همین نحو ، کلمه متداول و متعارف برای کتاب «مبانی دریانوردی » " NAUTICAL MANUAL"واژه فارسی «رهنامه» " RAHNAMA"بود ، و در کتاب الفوائد فی اصول علم البحر والقوائد» که اثری به زبان عربی در قرن ۱۵ بوده و توسط دو دریانورد حضرمی ، به نام ابن ماجد و سلیمان المهری تدوین شده از کتابی تحت عنوان «رحمانی» یا «رهمانج» تألیف ۵۸۰ هجری (۱۱۸۵–۱۱۸٤) ذکری به میان آمده و گفته شده که این کتاب توسط شخصی به نام «لیث بن کهلان» و دیگران نوشته شده است . نیز جالب است که در کتاب اسکندرنامه نظامی گنجوی – نوشته شده در سده دوازدهم میلادی – به رهنامه اشاره شده و آن را به کار برده است .

شکل و ساختار واژه «رهمانج» به وضوح نشان می دهد که این واژه صرفا تحریف و تصحیف شده «رهنامک» نخستین اثر گمشده فارسی پهلوی بوده که بر اساس آن بعدها ایرانیان کتب مبانی دریانوردی را تدوین کردند و بحرپیمایان عرب نیز از آن استفاده نمودند .

اعراب قرون وسطی ، واژه های بیشمار دیگری نیز که اصل و منشأ فارسی دارد ، در فرهنگ دریانوردیشان به کاربستند . این امر مسلم ،که واژه فارسی «بندر» که توسط اعراب برای اسامی اماکن بیشماری در افریقای شرقی ، سرتاسر سواحل عربستان و تا اقیانوس هند به کار برده می شود، بی تردید خود دلیل قاطعی است از نفوذ برجسته ایرانیان در امر دریانوردی و تجارت در آن سرزمینها تا پیش از بروز فعالیت دریایی اعراب ساحلی در دوران عباسیان .

واقعیت این است که بعد از استیلا و چیرگی اسلام ، کارکنان و ملوانان کشتی ها ، از ساکنان هر دو سوی خلیج فارس به خدمت گمارده می شدند، اما هم در میان گلافان (کشتی سازان) و هم در میان دریانوردان ظاهرا ایرانیان عنصر غالب را تشکیل می دادند. طبق گفته مقدسی ، ایرانیان در دریای سرخ و عمان از نفوذی قدرتمند برخوردار بودند، و می افزاید که : سحار دروازه چین است و ایرانیان سروری آنجا را به عهده دارند و از طرفی قسمت عمده جمعیت عدن و جده را ایرانیان بوجود می آورند که به زبان عربی تکلم می کنند اما زبان آنها در سحار زبان فارسی است. حتی در جده ایرانیان ، طبقه حاکمه را تشکیل داده و در کاخهای با شکوه زندگی می کردند .

در کتابی به نام «عجائب الهند» که در سده دهم میلادی توسط بزرگ بن شهریار رامهرمزی نوشته شده ، نام ناخدایان کشتی ها در آن کتاب فهرست بندی گردیده که عمدتا ایرانی می باشند ، اما همان گونه که جی.اف.هورانی متذکر گردیده ، این موضوع چندان مایه شگفتی نیست، زیرا بزرگ بن شهریار اطلاعات مورد نیازش را در بندر ایرانی سیراف ، گرد آوری می کرده است .

علیهذا براساس آنچه مذکور افتاد این باور همگانی را که اعراب بحرپیما، بعد از پیروزی اسلام ، ایرانیان دریانورد را در خلیج فارس کلا کنار گذاشتند ، مردود و بی اعتبار می سازد. ایرانیان نه تنها تجاری عمده و دولتمند در عمان و یمن

بودند بلکه در «کالیکوت» واقع در ساحل مالابار، در بنگال واقع در ساحل بنگال ، در کامبای و در منتها الیه شرقی مالاکا نیز محلاتی بنیاد نهادند.

خیلی جاها در شرق آفریقا ایرانیها نه فقط محلاتی تاجرنشین بوجود آوردند، بلکه بر آنجا تسلط هم یافتند ، مانند : پمبا و زنگبار ، براوا ، مگادیشو و کیلوا (شهری ساخته شده بر جای شهر باستانی یونانی راپتا) .

خلیفه عباسی ، المنصور ، می گفت : این رودخانه دجله است ، هیچ مانع و رادعی بین ما و چین وجود ندارد ، هر چیزی در دریا از طریق این رودخانه می تواند به اینجا به سوی) بیاید .

از اواسط قرن نهم ارتباط دریایی منظمی بین دریای پارس و دریای چین وجود داشت اما اینکه آیا کشتی های چینی قبل از قرن ۱۵ به خلیج فارس می آمده اند ، موضوعی است که تاکنون بدان پاسخ داده نشده و پایانه غربی این تجارت دریایی متناوب بصره و ابله بوده است . زمانی که بصره ، مرکز تجارت و صنعت و فعالیتهای مالی و اقتصادی بود و در آنجا مباحث دینی و روشنفکرانه صورت می گرفت ، آن شهر در اوج رونق و شکوفایی بسر می برد .

در سال ۸۷۱ بردگان زنج ، بصره را غارت کردند و قسمت عمده ای از آن شهر در آتش سوزانده شد و در سال ۹۲۳ نیز آنجا دوباره مورد چپاول قرار گرفت ، اما این بار عامل این چپاول ، «قرمطیان» بودند . بعد از این دو فاجعه بصره هرگز رونق پیشین خود را باز نیافت و جایگاهش را به عنوان بازاری بزرگ و عمده در خلیج فارس در خلال قرن دهم میلادی به سیراف داد . سیراف در ۱۲۵ مایلی جنوب شرقی بوشهر برکنار دریای پارس و تقریبا درست ، در جنوب شهر شیراز قرار دارد . سیراف مدتی کوتاه از نظر وسعت و شکوه و جلال با شهر شیراز رقابت می کرد . تجار ثروتمند سیرافی برای خود عمارات مجلل و با شکوه دو طبقه یا بیشتر می ساختند و چوب تیک " "TEAKرا برای

ساخت این گونه ابنیه از زنگبار وارد می نمودند . این عمارات مشرف بر مناظر زیبای دریایی بودند . سیراف در خلال سالهای ۸۵۰ و ۱۰۰۰ میلادی که انبار کالا و مرکز بازرگانی هم برای کالاهای هند ، مالایا ، چین و هم برای دریای سرخ و ساحل آفریقای شرقی بود در اوج رونق و شکوفایی بسر می برد . قابل توجه است که کلیه بنادر خلیج فارس که در سده ششم تا شانزدهم میلادی با دریای چین ارتباط تجاری داشتند در کناره شمالی خلیج فارس (سواحل ایران – م) واقع بودند و علت آن هم این بود که آبهای سرتاسر کناره های شمالی خلیج فارس از آبهای سواحل جنوبی عمیق تر بود . با این وجود سیراف از نقطه نظر بندری تا حدودی وضعیتی بیش از یک لنگرگاه طبیعی داشت : بندرگاه سیراف از گل و لجن پر می شد و در قرون بعدی کشتی ها مجبور بودند که در فاصله ۸ مایلی ساحل آنجا لنگر بیندازند. در سیراف بعضی از کالاها به کشتی های کوچکتر که می توانستند در شط العرب (اروندرود – م) عبور کنند ، انتقال داده می شد . کشتی هایی که از سیراف عازم شرق (چین – م) بودند یا در کناره های شمالی خلیج فارس دریانوردی ساحلی کرده و به جزیره کیش ، هرمز کهنه ، تیز ") "TIZدر ولایت مکران) ، دیبول " "DAIBUL)واقع در دهانه رود سند) و منصورا ") "MANSURAپایتخت سند) می رفتند و یا اینکه عازم یکی از بنادر عمان – مسقط یا سحار – می شدند و در آنجا آب و آذوقه تازه می گرفتند و از طریق اقیانوس هند راهی ساحل مالابار می گردیدند. کشتی ها با گذر از کنار سیلان ، مسیرشان را درست به سوی شرق به «جزایر نیکوبار» تنظیم کرده ، آنگاه از آنجا رهسپار «کدابار/ کالابار» " KEDAHBAR / KALAHBAR "واقع در ساحل غربی مالایا ، می شدند . از کالابار تا «سانف فولاو» " "SANF FULAWواقع در هند و چین " INDO "CHINA، یکماه دریانوردی بود و از آنجا تا کانتون نیز همین مدت ، وقت

صرف می شد ، کلا فاصله خلیج فارس تا کانتون شش ماه بطول می انجامید و زمان مناسب برای این دریانوردی ماه سپتامبر یا اکتبر بود که از باد موسمی شمال شرقی NORTH EAST" "MONSOON سود می جستند.

کشتی ها بعد از اینکه در ماه نوامبر یا دسامبر به «کولام مالی» " KULAM "MALIمی رسیدند تا پایان فصل تند باد در خلیج بنگال منتظر می ماندند آنگاه در پایان ماه ژانویه وقتی به کالابار می رسیدند تا وزیدن باد موافق " "FAVOURITE WINDجهت عبور در «ترعه های مالاکا» در آنجا توقف می کردند، سپس با استفاده از باد موسمی جنوبی (تابستان در دریای چین به مسیر خود ادامه می دادند : در ماههای آوریل و مه توفانهای سخت در دریای چین تا حدودی فروکش می کند . اما کشتی هایی که عازم غرب (خلیج فارس – م) بودند در ماههای اکتبر یا دسامبر با استفاده از باد موسمی شمال شرقی راهی ترعه های مالاکا می شدند و در ماه ژانویه از خلیج بنگال عبور می کردند و در ماه فوریه یا مارس از " "RAYSUTواقع در ساحل جنوبی عربستان می گذشتند و سرانجام در ماه آوریل با اولین نسیم های باد موسمی جنوب غربی ، وارد مسقط می شدند.

به دیگر سخن مسافرت رفت و برگشت خلیج فارس – کانتون حدودا ۱۸ ماه بطول می انجامید . در سده دهم میلادی فعالیتهای تجارتی در چین روبه انحطاط گذاشت. خاندان تانگ به علت شورش هوانگ چائو که در سال ۸۷۸ کانتون را غارت کرد هرگز رو به بهبود ننهاد . گفته می شود در این شورش ۱۲۰۰۰۰ نفر مسلمان ، مسیحی ، کلیمی و زردشتی قتل عام شدند، حتی اگر پذیرفته شود که این رقم گزاف می باشد باز هم می توان تخمین زد که جمعیت زیادی از تجار بیگانه در کانتون می زیسته اند.

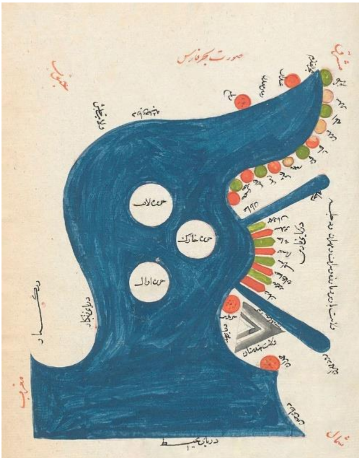
در غرب (خلیج فارس – م) نیز شورش زنج همان گونه که مذکور افتاد موجبات افول و زوال بصره را فراهم آورد و ارتباط بغداد را با خلیج فارس قطع کرد . در ربع اول قرن دهم میلادی قرمطیان ، شرق عربستان را مورد هجوم و چپاول قرار دادند و سیراف نیز خود به علت زمین لرزه ای شدید در سال ۹۷۷ میلادی متحمل خسارات جدی شد. در سال ۹٦۹ فاطمیان ، مصر را تصرف کردند و قاهره به عنوان شکوهمندترین شهر در جهان اسلام، جانشین بغدادگردید. تأسیس خاندان فاطمی دگر بار عاملی تعیین کننده در رونق مسیر تجارت دریای سرخ شد و اروپای غربی نیز بخصوص از این مسیر سود جست. بنابراین بندر جده به صورت انبار کالا و مرکز تجارتی عمده ای هم برای تجارت مصر و مدیترانه و هم برای تجارت بنادر اقیانوس هند و ایران در آمد. عمان و بندر سیراف در خلیج فارس ضمن سهیم بودن در تجارت چنین ، در خلال سده دهم میلادی ، از تجارت پر منفعت برده ، عاج و عنبر از آفریقای شرقی نیز استفاده می بردند و جهازات مسلمانان تا شمالی ترین بنادر – ماداسکار و سوفالا – در موزامبیک ، دریانوردی می کردند. بعد از پایان سده دهم میلادی ارتباط تجارتی چین با خلیج فارس همچنان پابرجا و برقرار بود اما کشتی های اندکی در این مسیر دریایی ، تردد می کردند. در دوران ساسانیان سیلان محل ملاقات بازرگانان شرق و غرب آسیا بود اما از قرن دهم به بعد این ملاقاتها در مالایا صورت می گرفت . در قرن یازدهم میلادی کیش (قیس) به عنوان مرکز بازرگانی کلان در خلیج فارس ، جای سیراف را گرفت . کیش حدودا در ۱۲ مایلی ساحل و تقریبا در ۱۲۰ مایلی جنوب شرقی سیراف قرار دارد که امرای عرب قبیله «بنو قیصر» در آنجا فرمان می راندند . در جزیره کیش شهر محصور بزرگی بنانهاده شد و کشاورزی در آنجا بوسیله قنات یا کانالهای زیرزمینی ، انجام می پذیرفت و نخلستانهای وسیع و گسترده گرمای آنجا را

کاهش میداد با این وجود بنا بگفته جغرافیدان و مورخ قرن پانزدهم ، حمدالله مستوفی قزوینی : آنجا از گرمترین اطاق حمام ، گرمتر بود.

کیش برجستگی و برتریش را تا اوایل قرن ۱۳ زمانی که حاکم هرمز با کمک نیروهای اعزامی ولینعمتش ، اتابک کرمان ، آن جزیره را در سال ۱۲۹۹ میلادی تسخیر نمود ، حفظ کرد .

تا سیصد سال بعد یعنی تا هنگام ظهور پرتغالیها در خلیج فارس در اوایل قرن ۱٦، هرمز به عنوان مرکز اصلی بازرگانی ، بلامنازع محسوب می شد.

اسناد تاریخی دریانوردی لافت در خلیج فارس



برای اینکه جایگاه تاریخی و اهمیت لافت در دریانوردی ایران در خلیج فارس مشخص شود به اسناد باقی مانده تاریخی باید نگاهی انداخت که لافت را در بین سایر شهرها و مناطق کنونی در کرانه های خلیج فارس از جایگاه ممتازی برخوردار می کند .

برخی از نام های که جغرافی دانان عرب در قرنهای گذشته بر جزیره لافت و دیگر جزایر نام گذاری کرده بودند که بعضا شاهد سردرگمی تاریخی نیز شده از مشکلاتی است که کمتر در کتابهای جدید بدان اهمیت داده شده است . این سردرگمی اسمی در نام گذاری جزیره کنونی قشم و لافت سابق بیش از همه شاهد بودیم.برخی از اسم ها مانند جزیره قیس هم بر جزیره لافت نام نهاده بودند و هم جزیره کنونی کیش که حتی سبب شده بسیاری از تحولات تاریخ دریانوردی که مربوط به تاریخ جزیره لافت بوده به جزیره کنونی کیش مستند کنند .

همان طور که در جلد یک کتاب لافت گنجینه پنهان خلیج فارس ذکر شد نخستین نقشه های پارسی زبان خلیج فارس با بیش از هزار سال تاریخ نام جزیره کنونی قشم که اصولا از زمان صفویه بر جزیره باب شد لافت بوده است. از مهمترین این اسناد کتاب مسالک و الممالک اصطخری است . مسالک‌الممالک (راه‌های کشورها) در تاریخ و جغرافیا یا جغرافیای تاریخی اثر

ابواسحاق اصطخری از جغرافیا نویسان سده ٤ هجری قمری است. اصطخری در این کتاب مبنای کار خود را کتاب صدرالاقالیم یا به اختصار الاقالیم ابوزید سهل بلخی قرار داده است. ابواسحاق ابراهیم بن محمد فارسی اصطخری مشهور به کرخی (تاریخ مرگ: ٣٤٠ هـ ق/٩٥١م یا ٣٤٦ هـ ق/٩٥٧م) جغرافیدان و نقشه‌نگاربرجستهٔ ایرانی در سدهٔ ٤ هـ ق/ ١٠م است. نام او برگرفته از شهر باستانی اصطخر در استان فارس ایران است . او هم‌دورهٔ ابن حوقل بوده‌است. آن‌ها در هند با یکدیگر دیدار کردند و نه تنها کتاب‌هایشان هم‌نام است، بلکه در بسیاری از موارد از اصطلاحات یکسانی استفاده کرده‌اند. وی از هند تا اقیانوس اطلس را گشته‌است. فعالیت وی بیشتر در ترسیم نقشه بوده‌است.

مولف کتاب حدود حُدودالعالم من المشرق الی المغرب، کتاب فارسی جغرافیا سدهٔ ٤ هـق (٣٧٢ هـق برابر با ٣٦١ هـش / ٩٨٢ م.) که بیش از ٥ قرن قبل از کریستف کلمب زمین را کروی دانسته است نیز در کتابش نام جزیره را لافت معرفی می کند و می نویسد: اندرو شهری است خرم است مرو او را لافت خوانند و این جزیره برابر پارس است ..

در کتاب نخبهٔ الدهر فی عجائب البر و البحر اثر شمس‌الدین ابو عبدالله محمد بن ابی طالب انصاری صوفی دمشقی، معروف به شیخ ربوه که نویسندگان عرب سده هشتم هجری این جزیره را نیزلافت نام برده است.

نویسنده کتاب معجم البلدان یاقوت حموی رومی البغدادی تاریخ نویس معروف قرن هفتم ه ق نیز این جزیره را در اصل با نام لافت معرفی می کند .

محمد بن علی بن حوقَل معروف به ابن حوقَل جغرافی‌دان عرب سدهٔ چهارم قمری در کتاب **صورهٔ الارض از جزایر لافت اورال (بحرین کنونی) و خارک در خلیج فارس نام می برد .**

مسعودی در کتاب مُروج‌الذَهَب و معادن‌الجوهر نیز اسم جزیره را لافت نام می برد .

حتی در نقشه ایی از کتاب عجایب المخلوقات و غرایب الموجودات احمد طوسی از نویسندگان قرن پنجم ه ق علاوه بر نام جزیره لافت ,خلیج فارس به چند بخش دریایی تقسیم شده است با نام بحیره یا دریاچه که یکی از بحیره ها بحیره لافت نام دارد که نشان از جایگاه لافت در تجارت دریایی باستانی خلیج فارس دارد.

مسیرهای دریانوردی باستانی خلیج فارس و اقیانوس هند

یکی از امتیازات مهم اقتصادی و اجتماعی بنادر در طول تاریخ قرار گرفتن آنها در مسیر کشتی ها و ناوگان های دریایی است.

به عبارت دیگر تغییر شرایط سیاسی و اقتصادی و جابجایی بنادر و کانونهای تجاری نوعی امتیاز خاص برای لنگرگاهها محسوب می شود مشهورترین مسیرهای رفت وآمد کشتی ها در قرن سوم و چهارم هجری مسیر هندوستان و پس از آن شرق آسیا وچین و دیگری مسیر آفریقای شرقی و زنگبار بوده است.

توصیف جغرافی نویسان قرون اولیه اسلامی به خوبی نشان می دهد که سیراف و صحار دو توقف گاه مهم مسیر هندوستان و چین و شرق افریقا بوده است و این دو به عنوان مکمل همدیگر در رفت و آمد و بارگیری و تامین آذوقه و آب کشتی های این مسیر عمل می کردند .

لازم به ذکر است که کشتی های که از خلیج فارس به سمت اقیانوس هند و شرق آفریقا حرکت می کنند از دو مسیر نسبتا ثابت کرانه نوردی و دریانوردی بهره می جستند .

در مسیر کرانه نوردی کشتی ها از ساحل چندان دور نمی شده و در امتداد آن حرکت می کردند اما در مسیر دریانوردی کشتی ها به خط مستقیم و طی یک مسیر مشخص دریایی حرکت کرده و توقف گاههای ویژه ایی را برای بارگیری مجدد و یا ذخیره آذوقه انتخاب می نمودند .

بندر صحار یکی از مهم ترین توقف گاههای کشتی ها با توقف کوتاه خود آذوقه و آب لازم را برای مسیر دریانوردی به سمت هندوستان و یا شرق آفریقا ذخیره می نمودند .

مسیر کرانه نوردی از بصره تا هندوستان و پس از آن تا سواحل چین توسط سلیمان سیرافی و ابن خردادبه و مسعودی و ابن حوقل توصیف شده است.

ابن خرداذبه از مسیر بصره و خارک و لاوان و ابرون و خین و گیس و ابرکاوان(جزیره لافت) و ارموز و تارا و دیبل نام می برد. مسیر بالا نزدیکترین فاصله گیس(کیش کنونی) به ارموز یا همان هرمز مسیر تنگه خوران بوده که منطقه باستانی لافت در ورودی ان قرار داشته است .

کرانه نوردان می توانستند این مسیر را به دور از اضطراب های معمول دریانوردی و با اطمینان از گم نشدن در دریا و نزدیک بودن به ساحل طی نمایند.

لافت در مسیر بصره تا هندوستان بخشی از مسیر کرانه نوردی دریایی کشتی ها بوده است که منطقه لافت باستانی در تامین آذوقه و آب و مایحتاج مسیر و بندرگاه کشتی ها در موقع بدی هوا و ...نقش مهمی داشته است.

به علت اینکه منطقه باستانی علاملک لافت دارای مجموعه 366 حلقه آب شیرین چاه تلا نیز بوده منبع مهمی برای تامین آب دریانوردان آن دوران در مسیر طولانی سفرشان محسوب می گردید.

بررسی اصالت گزارش های تاریخی سیاحان در وصف جزیره کیش

قبل از پرداختن به تاریخ روابط دریانوردی لافت و سیراف از دوران قبل از اسلام تا قبل از ورود استعمار به خلیج فارس به یک معضل سانسور تاریخی تحولات دریانوردی جزیره کنونی قشم و جزیره سابق لافت به مرکزی لافت قدیم باید بپردازیم و آن تعدد اسم گذاری جهانگردان عرب در کتابهایشان و اصالت اخبار و روایتی است که به اسم بازدید حضوری از اماکن وجود دارد. آنچه که در رابطه لافت باستان با دریانوردی سیراف مهم است بدان پرداخته شود کلمه نام کیش یاقیس است که اتفاقا خیلی ها آن را به جزیره کنونی کیش منتسب کرده بودند اما در واقع قیس نامی دیگر از نام های جزیره به مرکزیت لافت بود که اعراب بر آن نام گذاری کرده بودند و تمام تحولات سیاسی و دریانوردی که اشتباها به کیش کنونی در قرون اولیه بعد از اسلام تا ظهور استعمار منتسب نموده بوده اند در واقع بخشی از تحولات تاریخی دریانوردی جزیره به مرکزیت لافت بوده است .

نکته اساسی که در استناد به اخبار گردشگران و نویسندگان دوره های اسلامی باید بدان اشاره کرد این است که این نویسندگان را می توان به دو گروه اصلی تقسیم کرد:

گروه اول :آنهایی که واقعا یک منطقه را از نزدیک دیده بودند

گروه دوم :که تراوشات ذهنی خودشان که برگرفته از واقعیات گروه اول سیاحیان اما با سبق و سیاق خودشان اضافه نموده بودند به اسم سفر به آن مناطق در کتب هایشان با آب و تاب به نگارش در آورده بودند.
گروه دوم برخلاف گروه اول زیادترن حتی نویسندگانی مشهور مانند سعدی شیرازی که بخش بزرگی از کتابش برپایه تجربیات سفرهایش به نگارش در آورده است به این گروه می توان منتسب کرد.
به عنوان مثال سفر سعدی شیرازی از هندوستان به جزیره کیش که محققینی مانندهمایون کاتوزیان یا جلال متینی از ایراننامه بنیاد مطالعات ایران دانشگاه تورنتو معتقدند سعدی اصولاً ایشان سفری به هندوستان نداشتهاست و داستانی مانند بت تراوشات ذهنی ایشان برپایه داستانهای دیگر سیاحان بوده است.

برخی کیش را که اکنون نام جزیره دیگری در خلیج فارس است و آن را قیس می‌نامیدند، نام جزیره قشم دانسته‌اند و گفته‌اند چون شکل این جزیره شبیه تَرْکَش (یا تیردان) است آن را کیش که به این معناست، خوانده‌اند.
در برهان قاطع، کیش نام شهری در جزیره‌ای مشهور به هرمز آمده و در وجه تسمیه آن چنین نوشته شده است: «چون بر بلندی‌های اطراف هرموز برمی‌آیند مانند کیش که ترکش باشد به نظر می‌آید». مؤلف برهان قاطع، ظاهراً جریزه هرمز را با قشم یکی گرفته است.
فرهنگ آنَنْدراج یکی از فرهنگ‌های زبان فارسی نوشته‌شده در سدهٔ نوزدهم میلادی و از کامل‌ترین و منظم‌ترین فرهنگ‌های زبان فارسی عصر خود است.

این فرهنگ را محمد پادشاه متخلص به «شاد»، فرزند غلام محیی‌الدین، میرمنشی مهاراجه میرزا آنند گجپتی راج‌منه سلطان بهادر، راجهٔ ایالت ویجی‌نگر از ایالات دکن هندوستان، بر اساس چند کتاب لغت دیگر گردآوری کرده‌است.

مؤلف آنندراج نام این جزیره کنونی قشم را کیش و آن را همان جزیره‌ی دراز خوانده است و می‌نویسد چون از دور به آن نظر کنند به ترکیب کیش ـ یعنی جای تیر ـ نماید.

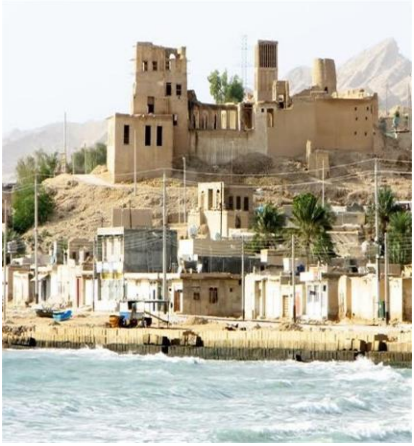
اگر وجه تسمیه کیش که به تیردان است و از حالت شکل جزیره قشم اقباس شده باشد را جدا کنیم و تنها به جایگاه تاریخی آن را نسبت به جزیره لافت قدیم نگاهی بیاندازیم اساسا در زمانی که جزیره لافت قطب تجارت دریانوردی در خلیج فارس بوده این جزیره سکنه ایی نداشته است و طبق اسناد تاریخی بعد از اضمحلال تاریخی بندر سیراف تازه با مهاجرت اقوامی از آن شهر به این جزیره کوچک که بومیانی ماهیگیر داشته و با بیرون راندان این ماهیگیران اسکان واقعی در این جزیره شکل گرفته است.

نویسنده کتاب معجم البدان ریشه کلمه کاوان جزیره لافت را به مهاجرت قومی عرب از فرزندان عبدالقیس می دانند که از بحرین به این جزیره در بعد از اسلام مهاجرت نمی بودند و اسم قیس که بعدها تبدیل به قشم نیز انگار شده از آن مشتق گردیده است .

بررسی علل جابجایی کانونهای تجاری باستانی ایران درخلیج فارس

بندر لافت و دریانوردان آن قرنها پیش در مسیر باستانی تجارت خلیج فارس با کانون های مختلف تجاری آن داد و ستد داشته اند و تحولات سیاسی و تجاری این کانون ها به صورت مستقیم و غیر مستقیم بر لافت باستانی تاثیرگذار بوده است که در این بخش به صورت خلاصه به این موارد خواهیم پرداخت و تاثیرات اقتصادی این موضوع بر تجارت خلیج فارس بررسی خواهد شد.

سیراف



در کتاب حدود العالم (۳۲۷ هجری) نوشته شده‌است که:
سیراف شهری بزرگ و گرم است و هوایی درست دارد و جای بازرگانی است و بارگاه پارس است
اصطخری درباره سیراف می‌گوید که:
در پارس فرضه بزرگ آن است شهری بزرگ از اعیان پارس و در آنجا کشت و کشاورزی نباشد
ابن حوقل می‌نویسد که:

از بزرگترین شهرهای اردشیر خوره سیراف است که شهر پرجمعیتی است و مردم آن پول‌های گزاف در ساختن بناها صرف می‌کنند
یاقوت حموی وجه تسمیه سیراف را از شیر و آب می‌داند که به گفته یاقوت محل وقوع افسانه کیکاوس سیراف بوده‌است. در اینجا بوده‌است که این شهریار به هنگام کوشش برای عروج به آسمان باز به سوی زمین بازگشت. چون شیر و آب طلب کرد این شهر بدان نامیده شد. سیراف مرکز مهم تجارت دریایی بود که کالاهای مورد نیاز خاورمیانه را از طریق هندوستان، چین، جنوب شرقی آسیا و شرق آفریقا تأمین می‌کردو دریانوردان آن از یک طرف تا سواحل جنوبی عربستان و سواحل شرقی آفریقا، و از طرف دیگر تا سواحل هندوستان، چین جزایر اقیانوس آرام و حتی تا جزایر ژاپن ارتباط برقرار می‌کردند؛ و نقش واسطه راه آبی ابریشم را به غرب داشتهاست. بندر سیراف به واسطه توجه پادشاهان ساسانی به خلیج فارس و بنادر آن، در حدود قرن سوم میلادی پدید آمد. اردشیر بابکان مؤسس سلسله ساسانی با هدف گسترش بازرگانی در خلیج فارس و مناطق مجاور و تأمین امنیت پس کرانه‌های ایالت فارس به بنا یا تجدید بنای یازده شهر که عمدتاً در سواحل جنوبی ایران و مناطق شمالی خلیج فارس بودند دست زد که یکی از آن‌ها بندر سیراف بود. سیراف در مرکز سواحل شمالی همدوش با بندر ابله در انتهای سواحل در تجارت خلیج فارس، راه ابریشم یا راه ادویه را با هند و چین پدیدآورده بودند که کالاها و محصولات ملل حوزه خلیج فارس و مهم‌تر از همه ایران و عراق را به هند و چین حمل می‌کردند و در برگشت، کالاها و محصولات شرق دور را که از همه معروفتر ابریشم بود، به سیراف، ابله و سرزمین‌های حوزه خلیج فارس می‌رساندند. از مهمترین شاهراه‌های تجاری سیراف، راهی بود که از راه اقیانوس هند، سیراف را به چین مربوط می‌کرد. سلیمان سیرافی که خود به چین سفر

کرده بود، می‌نویسد که کالاها از بصره و عمان و دیگر نقاط به سیراف فرستاده می‌شد، و این به علت وضعیت مساعد بندر سیراف، کم عمقی آب در برخی از جاهای این دریا، کالاها بر کشتی‌های چینی بارگیری می‌شدند صادرات سیراف شامل اقلام کالایی است که از راه دریا به آنجا وارد شده‌است: عود، عنبر، جواهر، مروارید، صندل و همچنین مواد خوشبوی دیگر. سیراف زمینه مصرف این کالاها را در فارس و تمام دنیا تأمین می‌کند و بندری است که این اجناس در آنجا بارگیری می‌شود. اهالی سیراف ثروتمندترین مردم فارس شمرده می‌شوند، بعضی از آن‌ها دارای سرمایه‌های شصت میلیون درهمی هستند که همه از راه تجارت دریایی کسب کرده‌اند. در شهرهای ساحلی و در سراسر دریا مردم سیراف شان خاصی دارند.

سیراف کانون تجاری خلیج فارس در قرن چهارم هجری در متون جغرافیایی و تاریخی قرون نخستین اسلامی و از نیمه دوم قرن سوم هجری به بعد، نام بندر «سیراف» در آغاز به عنوان یکی از ایستگاه های مهم دریایی به طرف بصره و به تدریج به عنوان یکی از کانون های مهم تجاری خلیج فارس به چشم می خورد. این بندر که در واقع لنگرگاه اصلی ایالت پهناور و مهم فارس بوده در دوره ساسانیان به عنوان یکی از بنادر معتبر این ایالت شناخته می شده است و در دوره فتوح یکی از نخستین بنادری بود که به تصرف مسلمانان در آمد و پس از آن، نواحی پس کرانهای آن و از جمله شهرهای گور، کازرون و نوبندجان در معرض تهاجم مسلمانان قرار گرفتند. در واقع حیات اقتصادی و سیاسی این بندر ، وابسته به موقعیت سیاسی و اجتماعی پس کرانه هایش در ایالت فارس بود و از این رو طی قرن نخستین اسلامی که این ایالت پهناور از ثبات چندانی برخوردار نبود، سیراف نمی توانست جایگاه مناسبی در مبادلات تجارت دریایی به دست آورد. نخستین نشانه های تاریخی ذکر نام این بندر مربوط به سال ۲۶۷

هجری است که در این ایام خلیفه عباسی با قیام گسترده زنگیان روبرو بود و شهر بصره همانگونه که پیش از این گفته شد به شدت آسیب دیده و از این رو «خلیفه عباسی عامل خود را جهت تهیه کشتی و ساختن کشتی های دیگر به سیراف و جنابه اعزام نمود.» نخستین اشارات مورخین به این بندر در ایامی که بصره در ناامنی و آشوب گرفتار آمده بود، شاید استعاره ای با معنی از نسبت افول و رکود بصره با ترقی و آبادانی سیراف باشد؛ دیگر اینکه این خبر نشان میدهد که خلیفه عباسی با توجه به مشکلات پیش آمده در بصره، توجه خاصی به بندر سیراف نموده و اعزام عامل و نماینده و دستور به ساختن کشتی در این بندر، می تواند بیانگر آغاز توجه خلافت عباسی به موقعیت ویژه سیراف باشد.

نیمه دوم قرن سوم هجری می تواند تاریخ قابل قبولی برای دوره آغازین ایجاد زمینه های لازم جهت رشد و توسعه شهری سیراف باشد. جدای از نخستین اشاره تاریخی در این دوره به سیراف، باید افزود که اولین اطلاع موجود در متون جغرافیایی اسلامی نیز مربوط به همین دوره و اشاره «ابن فقیه همدانی» در کتاب «البلدان» در نیمه دوم قرن سوم هجری است. «ابن فقیه» از سیراف به عنوان یکی از باراندازهای کشتی ها به سمت هندوستان یاد کرده و در جای دیگر از قول «اصمعی» نوشته که « بوستان های دنیا سه جا است امله، عمان و سیراف»؟

از جمله عواملی که می توانست در رشد و رونق تجارت این بندر موثر واقع شود، مهاجرت طبقات قدرتمند اجتماعی و فرهنگی از بصره به سیراف است. همانگونه که پیش از این گفته شد، یکی از نتایج عمده توسعه ناامنی در بصره و افول تجارت آن، مهاجرت ناگزیر اقشار مختلف آن به نواحی امن است. شواهد تاریخی نشان میدهد که طی دورۀ قیام زنگیان و قرامطه که دوره ای طولانی را شامل میشد، مهاجرت ناگزیر برخی از اقشار اجتماعی بصره به سیراف انجام

پذیرفته است. اگر چه متون تاریخی و جغرافیایی، در این باره اطلاعات مفصلی در اختیار قرار نمی دهند، اما برخی شواهد تاریخی نشان از این مهاجرت دارد که از آن جمله می توان به مهاجرت فرزندان «هباربن اسود» یکی از علما و تجار مشهور بصره در جریان قیام زنگیان به سیراف یاد کرد. مسعودی در این باره می نویسد:

هم از عجایب اخبار ملوک این است که مردی قرشی از فرزندان هباربن اسود در آن روزگار که فتنه صاحب الزنج در بصره رخ داد و معروف است از این شهر به سیراف رفت. وی مردی خردمند و صاحب نعمت و مکنت فراوان بود و از سیراف به یک کشتی هندی نشست و همچنان از کشتی به کشتی رفت و شهر به شهر ممالک هند را پیمود تا به دیار

چین و شهر خانفوا رسید... پادشاه خانفوا به او گفت: چرا از پادشاه خود که محل نسش به تو نزدیک بود دوری گزیدی. گفتم به علت حوادث بصره به سیراف افتادم و همتم مرا به سوی قلمرو تو کشانید که از استقرار ملک و حسن رفتار و کثرت سپاه و عدالت توبا رعیت خبرها شنیدم.» روایت مهاجرت فرزندان «هباربن اسود» از بصره به سیراف توسط« ابوزید سیرافی» تایید شده و همو روایات «هباربن اسود» را از مسافرت هایش جمع آوری و در بخشی از سفرنامه اش ثبت کرده است. کراچکوفسکی در این مورد می نویسد:

جهانگردی دیگر به نام ابن وهب چیزهایی به قصه منسوب به سلیمان افزوده است. وی نسب از قریش داشت و از اعیان و توانگران بود و به سال ۲۵۷ هجری که بصرم به دست زنگیان افتاد، از سیراف به چین سفر کرد. قصه های سلیمان و ابن وهب در آغاز قرن چهارم هجری به وسیله ابوزید حسن سیرافی مدون شد و به شکلی در آمد که اکنون هست.»

یکی دیگر از مشاهیر بصره که در این ایام ناگزیر به مهاجرت به سمت عمان و سپس فارس گردید، «ابوبکر محمد بن حسن بن درید» است که ابتدا به بنادر عمان و سپس به یکی از بنادر خلیج فارس و پس از آن به شیراز مهاجرت کرد. «ابن ندیم» در این مورد می نویسد: «ابوالحسین دردی که از غلامان و خاصان ابن درید بود به من گفت که خود ابوبکر رحمهٔ الله می گفت در بصره کوچه صالح سال دویست و بیست و سه به دنیا آمده و پس از آن به عمان رفته و در آنجا اقامت نموده و بعد به جزیره ابن عماره رفت و مدتی در آنجا مانده سپس به فارس رفته و آنجا اقامت کرد.»

شواهد تاریخی نشان می دهد که گسترش جغرافیایی شورش ها از بصره به بحرین و سواحل عمان نیز، موجب مهاجرت مردم این نواحی به سیراف شده است. نویسنده «نهایهٔ الارب» در ذکر حادثه محاصره شهر هگر در سال ۲۹۰ هجری مینویسد: «سرانجام ابوسعید با قطع آبهای مصرفی مردم به گرفتن شهر نایل آمد. چون محاصره شوندگان مرگ خود را حتمی می دیدند عده ای از جانب دریا فرار کرده به جزیره اوال و سیراف و نقاط دیگر رفتند.» مورخ عمانی و صاحب کتاب «تحفهٔ الاعیان بسیرهٔ أهل عمان» از مهاجرت گروهی از مردم عمان در سال ۲۸۰ هجری به سیراف خبر داده است که این مهاجرت به دلیل گسترش ناامنی در این نواحی صورت پذیرفته است. شواهد باستان شناسی نشان میدهد که این بندر در نیمه دوم قرن سوم هجری از توسعه شهری مناسبی برخوردار شده و بنای اولیه مسجد جامع آن مربوط به همین دوره است. «دیوید وایتهاوس» در این باره می نویسد: «بدون شواهد تاریخی می توان بر اساس حفاری های انجام شده، تاریخ ساخت بنای مسجد را روشن ساخت. شواهد مهمی که در دست ماست، سگه هایی است که در سمت شمال و زیر پایه دیوارها به دست آمده و شاهد دیگر قطعات گچبری سطح شبستان است که

کاملا مشابه گچبری مسجد نائین و مربوط به قرن نهم میلادی است. احتمالا قسمتی از تزئینات مسجد بزرگ شهر را تشکیل میدهد. ظروف کشف شده در این مکان مشابه ظروف سفالی است که در مرحله دوم به دست آمده است. بنابراین شواهد، می توان گفت اولین مرحله ساخت مسجد بزرگ سیراف مربوط به اواسط یا اواخر قرن نهم میلادی است.» ترقی شهری و بازار تجارت آن در اوایل قرن چهارم هجری به خوبی مشهور بوده تا آنجا که نماینده خلیفه عباسی برای جلب رضایت قرامطه امتیاز آزادی خرید و فروش در بندر سیراف را به آنان اعطا می نماید. طبری در وقایع سال ۳۰۳ هجری می نویسد: «در همین سال علی بن عیسی به خویشتن در کار قرامطه نگریست و از آنها بر حجگذاران و دیگران بیمناک شد آنان را دعوت کرد و هدیه داد و خرید و فروش از سیراف را برایشان آزاد کرد تا بدینسان دفعشان کند.»

متون تاریخی و جغرافیایی در نیمه اول قرن چهارم هجری، آگاهی های بسیار خوبی درباره کیفیت رشد اقتصادی و اجتماعی این بندر مهم در اختیار ما قرار می دهند. از این میان اما «سفرنامه ابوزید سیرانی» و اطلاعات مندرج در کتابهای «مسعودی» از ارزش بسیاری برخوردار است. «ابوزید سیرانی» در اوایل قرن چهارم هجری روایات سلیمان سیرافی و ابن وهب را جمع آوری کرده و با شنیده های خود از برخی دریانوردان سیرانی در آمیخته و مجموعه ای از این روایات را در یک کتاب فراهم آورده است. عمده داستانها و روایت های ذکر شده در این کتاب، مؤید رونق و آبادی بندر سیراف و متمرکز شدن تجارت دریایی خلیج فارس در این بندر است. «مسعودی» مورخ مشهور اسلامی در سال ۳۰۳ هجری، «ابوزید سیرافی» را ملاقات کرده و بخشی از روایات او را در نوشته های خود آورده است. اطلاعات «مسعودی» با توجه به اینکه بر مشاهدات او استوار بوده، اهمیت خاصی دارد. توصیفی که او از میزان تبادلات

کالا و رفت و آمد کشتی ها از سیراف دارد، نشانگر رونق و آبادانی کامل دریایی خود را با آنان به انجام رسانیده است که از آن جمله اند: «محمدبن زید سیرافی» جوهر بن احمد سیرافی»، «احمد و عبدالصمد سیرافی»؛ یک منبع تاریخی دیگر مربوط به نیمه اول قرن چهارم هجری اطلاعات قابل توجهی را از وضعیت تجارت دریایی بندر سیراف به دست می دهد. «ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی» از دریانوردان مشهور قرن چهارم هجری کتاب خود را تحت عنوان «عجایب الهند» در سال ۳٤۲ هجری نوشت و در آن کتاب، روایاتی را در مورد دریانوردان سیرافی که مسیر سیراف به هند را پیمودهاند، ذکر کرده است.

توسعه شهری سیراف در نیمه اول قرن چهارم هجری به گونه ای بود که از آن به عنوان بزرگترین شهر ایالت فارس پس از شیراز یاد شده است. اصطخری در این مورد می نویسد:

بزرگترین شهرها پس از شیراز، سیراف است. ساختمانهای آن از چوب ها و درختانی ساخته می شود که از سرزمین زنگبار بدانجا حمل می شود و خانه های چند طبقه دارد. مردم آنجا برای ساختن خانه های خود هزینه بسیاری می کنند و شنیده شده که یکی از بازرگانان آن بیشتر از سی هزار دینار خرج خانه خود کرده است. در اطراف آن درخت دیده نمی شود و میوه ها و آب خوب آن از کوهی نزدیک آن به نام جم آورده می شود و جم در بلندی کوهها است به گونه ای که هوای آن به مناطق سردسیر شباهت دارد.»" جغرافی نویس قرن چهارم هجری درباره رونق تجارت دریایی در این شهر می نویسد: «و از سیراف کالاهای بسیاری وارد و صادر می شود از قماشات و امتعه و عطریات و غیره مثل عود و عنبر و کافور و جواهر و خیزران و عاج و آبنوس و فلفل و صندل و تمامت عطریات خوش بو و دارو که اسامی آنها به طور کامل میسر نمی باشد. در تمامت پارس و قهستان و عراق و خوزستان و خراسان از این کالاها که گفته

شد، از سیراف حمل و نقل می کنند و سیراف فرضه آن موضع است و اهل آن شهر توانگرترین اهالی این مناطق هستند و کس باشد از آنجا که مال وی از شصت هزار هزار درهم می گذرد که از تجارت دریا جمع کرده است و غالب شهرها که بر کناره دریااند البته قومی از سیراف در آنجا وطن دارند.» نویسنده مجهول حدودالعالم در قرن چهارم هجری از سیراف به عنوان «محل اجتماع بازرگانان» و «بندر اصلی فارس» یاد کرده است. ابوریحان بیرونی از یک راهنامه دریایی سیرافی یاد کرده که در آن شرح مسافرت دریانوردان سیرافی به چین آمده است. «ابن حوقل» قدرت و اعتبار تجار سیراف را با قدرت مهاجران دیگر نواحی پیوند داده و توصیفی شبیه اصطخری از آبادانی و رونق آن ذکر کرده است.

در یک جمع بندی کلی می توان گفت که: بندر سیراف در نیمه دوم قرن سوم هجری و به دنبال بروز ناامنی و اغتشاش در بخش های شمال غربی خلیج فارس، در بصره و بحرین و نواحی مجاور آن به عنوان بندری جایگزین مورد توجه خلیفه عباسی قرار گرفت. اگر چه رونق و آبادانی آن به دوره ساسانیان می رسد، اما شرایط سیاسی نیمه دوم قرن سوم هجری در بین النهرین و ناامن بودن کامل مناطق پس کرانه ای بصره موجب شد تا تجار و بازرگانان به سمت سیراف متوجه شده و به احتمال، در نتیجه آن، جابجایی قابل توجه سرمایه از بصره به سیراف صورت پذیرفته است و همین امر موجب شد تا زمینه لازم برای رشد و توسعه شهری این بندرگاه به وجود آید و تحت این شرایط و فراهم شدن عوامل دیگر، «سیراف» در نیمه اول قرن چهارم هجری به کانون اصلی تجارت دریایی در خلیج فارس تبدیل گردید. شواهد تاریخی که پیش از این به اختصار به آنها اشاره شد، دلالت کافی بر روند رشد و توسعه این بندر،

طی نیمه اول قرن چهارم هجری دارد و به عبارت دیگر در این دوره، سیراف جایگزین بصره شده و مبادلات اصلی کالا در آن صورت می پذیرفته است. جدای از تأثیرگذاری ناامنی های بصره در رونق سیراف، عوامل مهم دیگری نیز در رشد و ترقی این بندر نقش داشته است که مهم ترین آن، تحولات سیاسی در پس کرانه های سیراف و به ویژه تغییر جغرافیای سیاسی ایالت فارس و جابجایی قدرت در آن را می توان نام برد. روند این تحولات عمده در بخش بعدی تحت عنوان «جابجایی قدرتها در ایالت فارس و امنیت پس کرانه های سیراف» مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

جابجایی قدرتها در ایالت فارس و امنیت پس کرانه های سیراف

حیات اقتصادی بندر سیراف، به وضعیت سیاسی و اقتصادی پس کرانه های آن در ایالت فارس پیوند خورده بود و اساسا همانگونه که بصره وابسته به مسیرهای دسترسی به بغداد بود، سیراف نیز، نیازمند امنیت جاده های پس کرانه ای به سمت «گور»، «شیراز» و «کازرون» بوده است. با این تعبیر، می توان زمینه های اصلی رشد و رونق سیراف را در تغییرات عمده سیاسی ایالت فارس جستجو نمود و تأثیر آن را بر موقعیت تجاری این بندر مورد ارزیابی قرار داد. ایالت پهناور فارس، یکی از مناطق مهم سیاسی و اقتصادی در دوره خلافت عباسی محسوب می شد. در نیمه دوم قرن سوم هجری و با تضعیف موقعیت خلفاء به دلیل بروز کشمکش های داخلی قدرت و نفوذ عناصر ترک در بغداد و بهم خوردن تعادل اجتماعی بین النهرین و آغاز شورشهای مختلف در نواحی شرقی خلافت، موقعیت جدیدی به وجود آمد و برخی از قدرتمندان منطقه ای از این وضعیت بهره مند گردیدند. نخستین نشانه های تغییر عمده سیاسی در ایالت فارس به دوره قدرت گرفتن «یعقوب لیث صفاری» در سیستان و پس از آن توسعه قدرتش به سمت نواحی مرکزی و غربی ایران باز می گردد. «یعقوب

لیث صفاری» از سال ٢٥٤ هجری ، توجه خود را به سمت فارس معطوف داشته و در کشاکش های مخلتف در سال ٢٥٥ هجری با شکست دادن عامل خلیفه، توانست شهر شیراز را به تصرف خود درآورد. حرکت «یعقوب لیث صفاری» در این برهه، از جمله نخستین نشانه های تغییر عمده سیاسی در ایالت فارس در نیمه دوم قرن سوم هجری محسوب می شود؛ چه پس از آن «محمدبن واصل» چندین سال در این ناحیه حکومت کرده تا نهایتا در سال ٢٦١ هجری یکبار دیگر «یعقوب لیث صفاری» به شیراز لشکر کشی کرد و آنجا را فتح نمود. کشمکش قدرت بین او و «محمدبن واصل» با مداخله خلیفه عباسی به نفع «محمدبن واصل» شکل جدیدی به خود گرفت که با مرگ یعقوب لیث در سال ٢٦٥ هجری و انفاذ حکمرانی «عمرولیث» بر ایالت فارس و سیستان و سند و کرمان و اصفهان به پایان رسید. «عمرو لیث صفاری» از سال ٢٦٥ تا سال ٢٨٧ هجری به مدت بیست و دو سال بر فارس حکومت راند و دورهای نسبی از آرامش در این ناحیه برقرار شد. او برای اقامت خود در فارس قصری بنا نمود. برخی شواهد تاریخی نشان میدهد که «سیراف» در دوره حاکمیت او موقعیت نسبتا مناسبی یافته است. چه اینکه در سال ٢٧٢ هجری که «طلحه ابواحمد موفق برادر ابوالعباس احمد معتمد خلیفه با لشکری فراوان برای استیصال عمرولیث به فارس آمد، عمرو جماعتی از سپاه خود را به نواحی سیراف که ساحل دریای فارس است فرستاد و پسر خود محمد بن عمرو را در ناحیه ارجان گذارد و خود را مرد برابر موفق ندید به کرمان رفت.»"

به نظر می رسد که حفظ سیراف و نواحی پس کرانهای آن از چنان اهمیتی برای «عمرولیث» برخوردار بوده که به هنگام ترس از دست دادن شیراز، ابتدا در اندیشه نگه داشتن این مناطق برآمده است. لازم به یادآوری است که همانگونه که پیش از این گفته شد، این سالها مصادف با گسترش شورش و ناامنی در

بصره و نواحی مجاور آن بوده و از همین رو بخش عمده ای از مبادلات دریایی در بنادر میانی خلیج فارس و از آن جمله سیراف به انجام می رسیده است. دوره بیست و دو ساله آرامش نسبی در ایالت فارس، موقعیت مناسبی را برای سیراف و رشد و ترقی آن فراهم نمود. با مرگ عمرولیث در سال ۲۸۷ هجری، فارس همچنان تحت اداره جانشینان او قرار داشت و «طاهر بن محمد بن عمرولیث» و «لیث بن علی بن لیث» تا سال ۲۹۸ هجری به تناوب بر فارس حاکمیت داشتند. آرامش به وجود آمده در ایالت فارس از سال ۳۲۱ هجری و با فعالیت عمادالدوله علی بن بویه دیلمی» وارد دورهای جدید شد. در واقع اوج آبادانی و رونق شهرهای فارس و شیراز و سیراف مربوط به دوران حاکمیت «آل بویه» است. در سالهای حکومت «عمادالدوله» و «عضد الدوله» بین سالهای ۳۲۱ تا ۳۷۲ هجری قمری این ایالت به مدت نیم قرن در آرامش و امنیت کامل توانست نقش عمده ای را در تحولات اقتصادی ایفا کند و بندر سیراف نیز به عنوان مهم ترین لنگرگاه کشتی های خلیج فارس و حوزه اقیانوس هند به خوبی از امنیت به وجود آمده بهره مند شد.

اینکه آغاز قدرت گرفتن «عمادالدوله دیلمی» را در سال ۳۲۱ هجری و به دنبال فتح شیراز و ارجان دانسته اند، نشان از اهمیت جایگاه ایالت فارس و به ویژه نواحی پس کرانهای آن در این ایام دارد. توضیح اینکه «عمادالدوله» در آغاز، پس از درگیریهای بسیار با «مرداویج زیاری» و فتح اصفهان، با توجه به اینکه ناحیه «ارجان» را که بخش عمده ای از پس کرانه های بخش میانی خلیج فارس را شامل میشد بدون حاکم یافت، بدان سمت لشکرکشی کرده و فرماندار آنجا ابوبکر بن یاقوت، شهر را بیجنگ رها کرده به رامهرمز فرار کرده و علی بن بویه بدان در آمده دارایی بسیار به دست آورد.» با فتح نواحی غربی ایالت فارس، برخی از قدرتمندان محلی شیراز و از آن جمله «ابوطالب زید بن علی

نوبندگانی که با نماینده خلیفه در شیراز اختلاف داشتند، عمادالدوله را تشویق و ترغیب به لشکرکشی به شیراز نمودند و به این ترتیب «عمادالدوله» با کمک بزرگان فارس و همراهی برادرش «رکن الدوله» ابتدا کازرون و سپس شیراز را فتح کرد و در آنجا مستقر گردید. پذیرفتن اقتدار عمادالدوله از طرف خلیفه و ارسال خلعت برای او در سال ۳۲۲ هجری موقعیت ویژه ای را برای شیراز به وجود آورد و این شهر عنوان «دارالاماره» یافت. دوران شانزده ساله سلطنت عمادالدوله که همراه با امنیت مناسب برای فارس بود، با جانشینی «عضدالدوله دیلمی» و آغاز دوران سی و چهار ساله حکومت با ثبات او در شیراز کامل گردید و در این میان «سیراف» و دیگر شهرهای پس کرانهای ایالت فارس از امنیت به دست آمده بهره مند شدند.

دوره حکومت عضدالدوله دیلمی بین سالهای ۳۳۸ تا ۳۷۲ هجری قمری، یکی از ادوار درخشان تجارت دریایی در سواحل ایالت فارس محسوب می شود. اقدامات این پادشاه قدرتمند، برای تثبیت و تضمین امنیت تجارت دریایی نه تنها در بنادر و جزایر دنبال شد، بلکه وی توجه خاصی به برقراری امنیت در نواحی پس کرانه ای از خود نشان می داد و به خوبی از اهمیت این نواحی در رونق اقتصاد مناطق تحت اداره اش آگاه بود. این گفته او که: «من عراق را برای نام و ارجان را برای درآمدش می خواهم»، نشانگر توجه خاص او به مناطق پس کرانه ای و درآمدهای اقتصادی آن است. اقدامات تأمینی او در نواحی مجاور مسیر سیراف به شیراز و کرمان از جمله فعالیتهای گسترده این پادشاه برای حفظ امنیت مسیرهای دریایی به شمار می رود. او در سال ۳۵۷ هجری به کرمان لشکر کشید تا بتواند تسلط خود را بر این نواحی که از مسیرهای شرقی بنادر خلیج فارس به

سمت نواحی داخلی محسوب می شد، کامل نماید. « ابن مسکویه» در این باره می نویسد:

چون در این سال ها کوچها راه را بر یک کاروان بزرگ بازرگانی بسته بودند و کالای فراوانی از آنان به سرقت بردند، محمد بن الیاس برای گرفتن سهم خود از غنایم به سوی ایشان رفت... عضدالدوله فنا خسرو نیز به دوستی با مردان ابن الیاس پرداخت... تا برای فتح کرمان آمادگی یابد. او با همه بزرگان و صاحبان رای در کرمان دوستی گرفت و به سوی کرمان رفت و در ماه رمضان سال ۳۵۷ آن را با همه بخش هایش گشود و دژ بزرگ بردسیر را که دارای چند قلعه پیوسته به هم بود تسخیر کرد... چون عضدالدوله کرمان را گشود و گزارش آن به فرمانروای سگستان ابواحمد خلف بن ابوجعفر رسید کار به آشتی کشید و خطبه به نام عضدالدوله خواند.)

لازم به یادآوری است که در این دوره، رؤسای طوایف بلوچ و کوچ در مسیر جاده های پس کرانهای هرموز مستقر شده و با دست اندازی به کاروانها، امنیت این جاده ها را به خطر می انداختند. «عضدالدوله دیلمی» در سال ۳٦۰ هجری شخصأ در رأس لشکری بزرگ به حل مسئله ناامنی این مسیر مهم پرداخته و به قلع و قمع آنان پرداخت. «ابن مسکویه» شرح کامل وگویایی از این لشکر کشی که به هدف حفظ امنیت مسیر پس کرانه ای صورت پذیرفته را ذکر کرده است. او در این باره می نویسد: «پس از اندک مدتی بلوچها، که سخت ترین و خشن ترین و کافر ترین آن ملتها بودند، دوباره به عادت دیرین، به راهزنی و خونریزی و شکستن پیمانهای گذشته پرداختند. عضدالدوله که از درست کردن ایشان ناامید شد، تصمیم گرفت که ریشه ایشان را برکند، پس در ذی قعده ۳٦۰ به سوی کرمان رفت. چون به سیرجان رسید بلوچها را دید که علی بن محمد بارزی را به سرداری خود گزیده، هر چه توانسته بودند در ویرانی شهرها و

ترسانیدن مردم در راههای کرمان، سگستان، خراسان انجام داده اند. پس عابد بن علی را با سپاهی انبوه از دیلم گیل، ترک، عرب، کرد، زط و مردان سیفی بر سر ایشان گسیل داشت. همینکه آنان از آمدن سپاه خبردار شدند پا به گریز نهادند و به راههای تنگ و پیچاپیچ رفتند، که گمان می کردند سپاه بدان ره نتواند برد. عابد بن علی برادر خود را با گروهی نیرومند به دنبال ایشان فرستاد، خود نیز با باقی سپاه از راه دیگر، به سوی لانه های ایشان در کوههای بارز رفته آنها را بگشود و محمد بن علی بارزی را از آنجا پائین آورد، داماد او را نیز دستگیر کرد. ایشان خبرنگاران پیشاهنگ فرستاده بودند که غافلگیر نشوند، ولی همگی اسیر شده، کسی از آنان باز نگشت تا خبری ببرد، ایشان نیز مطمئن در آنجا بودند، تا سپاه برسرشان رسید و در همانجا گرفتار آمدند، که آنرا پناهگاه خود می شمردند، راه پس و پیش برایشان بسته شد و جز جنگ چاره نداشتند. روز دوشنبه یازده شب مانده از ربیع یکم ۳٦۱ ه از برآمدن تا فرو شدن آفتاب جنگیدند، که به کشتن مردان جنگی جز چند تن و گرفتاری زنان و کودکان و املاک و دارایی ایشان انجامید. یکی از سرداران به نام ابن ابوالرجال بلوچ با گروهی از سرداران گریخت ولی چندی بعد گرفتار و کشته شد. چند تن باقیمانده امان خواسته، پیمان فرمانبرداری بستند و همگی از آن کوهها پایین آورده شدند و عضدالدوله به جای ایشان کارگران کشاورزی و مردم خوش نشین جا داد، تا آنرا آباد کرده، کوه را از ننگ آن خرابکاران پاک کرد. سپس عابد بن علی بر سر ملت معروف به جاشکی و مانند ایشان از غارتگران پشت کوههای کوچ در آن سوی «تیز» و«مکران» و کرانه های دریا تا مرز عمان تاخت، که خرابکاری بسیار و جنایتهای بزرگ کرده بودند. عابد برادر خود را با سپاهی نیرومند از دیلم، ترک، عرب و دیگران، با خواربار بسنده، سوار جتازها در خشکی، و بر کشتی ها در دریا از سیراف به سوی کرانه هرمز و کناره های

کرمان فرستاد، که پس از گذشت از چند تنگه، برایشان شبیخون زده کشت و سوخت و اسیر کرد، تا کسی از گروه غارتگران در آن بخش ها نماند.»

عضدالدوله دیلمی پس از فتح کرمان و آرام کردن مسیرهای آن به شیراز بازگشته و اقدامات عمرانی خود را برای توسعه شهری و تأسیسات جاده ای آغاز کرد. پلهاو رباط ها و بازارهای متعددی در اطراف و اکناف شیراز ساخت و برای استقرار نیروهای نظامی، شهری جدید در نیم فرسنگی شیراز بنا کرد و آن را «کردفنا خسرو» نام نهاد. شهر کازرون در مسیر تجاری شیراز به گناوه و نجیرم مورد توجه او قرار گرفت و به دستور خود او سرایی بزرگ در آن شهر ساخته شد و سمساران در آن گردآمده به تجارت مشغول شدند، درآمد روزانه این بازار برای امیر آلبویه حدود ده هزار درهم ذکر شده است. حفظ امنیت جاده های این نواحی بر عهده سپاهیان دیلمی بود و جاده های قدیمی به طور کامل بازسازی شده و با این اقدامات مسیر غربی دسترسی شیراز به خلیج فارس از رونق خاصی برخوردار شد. یکی دیگر از سیاست های اجرایی عضدالدوله دیلمی برای ایجاد امنیت در مسیرهای دریایی، «کوچ قبایل» مختلف بود. بخشی از قبایل عرب ساکن شام به ناحیه توج کوچانیده شدند تا در برابر سرکشی رؤسای قبایل مقابله نمایند. قبایل «جت» از آریایی های ساکن سواحل در این دوره به پس کرانه های سیراف کوچانده شده و ده هزار نفر از ایشان بر سبیل سپاهی به خدمت گرفت و در آن نواحی سکونت داد.»؟

این سیاست در پس کرانه های خلیج فارس و در ایالت کرمان نیز دنبال شد و بلوچان از کوههای سیرجان کوچانیده و به جای آنان کشاورزان و برزگران و مردمان خوش نشین جایگزین شدند تا به قول ابن مسکویه آن دیار را آباد کنند و کوهها را از ننگ خرابکاران پاک نمایند.»

«عضدالدوله» که برای آبادانی بنادر اهمیت بسیاری قایل می شد، بارها شخصا به سیراف مسافرت کرده و در مجاورت این بندر قصر باشکوهی ساخت. بنای رفیع «فیل خانه عضدی» در سیراف تا چند قرن بعد، از شهرت برخوردار بود. نویسنده تاریخ وصاف الحضره در این مورد می نویسد: «سلطان معظم ابوشجاع عضدالدوله فناخسرو و شهنشاه، بنایی فسیح ارکان، بلیغ بنیان فرموده و آن را فیل خانه عضدی گویند و در نابند که دیهی است از جانب شرقی سیراف بر ساحل بحر بنای دیگر با کیوان همطراز ساخته و آن را ایوان نایبند خوانند.» اساس سیاست عضدالدوله در طول دوران حکومتش بر دو اصل «تأمین امنیت پس کرانه ها» و «بازسازی شبکه راهها» استوار شده بود که این اقدامات به ویژه در ایالت کرمان، فارس و خوزستان با جدیت هر چه تمامتر دنبال شد و موقعیتی ویژه را برای رشد بندر سیراف به وجود آورد.

مسیرهای سیراف شیراز طی قرن سوم و چهارم و نیمه اول قرن پنجم هجری مهم ترین شهر پس کرانهای سیراف محسوب می شود و از این رو مسیرهای زمینی آن مورد توجه جغرافی نویسان قرار داشته است. اطلاعات جغرافی نویسان اسلامی از این مسیر به ترتیب قدمت تاریخی آن در نوشته های اصطخری، مقدسی، ابن حوقل، ابن بلخی و ادریسی آمده است که با توجه به اهمیت بررسی این منازل به اختصار به ذکر برخی از ویژگیهای آن پرداخته می شود.

دسترسی سیراف به شیراز از دو مسیر شرقی و میانی ایالت فارس میسر می شده است، که در واقع نزدیکترین جاده ها در آن دوره محسوب می شده اند. در شهر داراب و جور فیروزآباد) از مهم ترین شهرهای این مسیرها محسوب می شده اند. و بر طبق اطلاعات متون قرون نخستین اسلامی مسیر میانه ای که از طریق شهر «جور» عبور می کرده، هم از لحاظ مسافت و هم از جهت شرایط

اقلیمی و طبیعی بیشتر مدنظر قرار داشته است. اصطخری یازده منزل یا ایستگاه اصلی را در این مسیر نام برده است که به ترتیب شیراز به کفره، بخر، کوار، بنجمان، جور، دشت شوراب، خان آزاد مرد، کیرند، می، بادر کان، برکانه به سیراف ختم می شده است.

شهرهای مهم کوار و گور (فیروزآباد) دو ایستگاه اصلی این مسیر محسوب می شده اند و بخش عمده ای از جاده از دشت و دره هائی عبور می کرده که دسترسی به آب آشامیدنی در آن به سهولت انجام می پذیرفته است.

مقدسی» در توصیف مسیر شیراز به سیراف از ده منزل میان جاده ای نام برده است، که شباهت نسبتا کاملی با اطلاعات اصطخری دارد. و «ابن حوقل» نیز همان اطلاعات اصطخری را به طور کامل ذکر کرده است. توصیف «ابن بلخی» در اوایل قرن پنجم هجری از این مسیر، نشان دهنده تغییر نسبی آن از مسیر دسترسی غربی فیروزآباد به سیراف به سمت مسیر شرقی آن است. او منازل فیروزآباد تا سیراف را از آبادی های مسیر جنوب شرقی مشخص کرده است. این شواهد نشان می دهد که تغییر عمده ای در این جاده به وجود آمده است و در واقع سمت حرکت کاروانها به طرف «کیش» تغییر جهت داده است.؟

اطلاعات ادریسی نیز شباهت کاملی با مندرجات کتاب اصطخری دارد.

مسیرهای ذکر شده توسط اصطخری، ابن حوقل، مقدسی و ادریسی در واقع، همان جاده باستانی دوره ساسانی را نشان میدهد که از طریق آن فیروزآباد به سیراف متصل می شده و در حقیقت این جاده از اوایل دوره ساسانی تا قرن پنجم هجری آبادانی و رونق خود را حفظ کرده است. یافته های باستان شناسی نشان میدهد که برخی از کاروانسراهای موجود در این مسیر متعلق به دوره ساسانی اند.

مسیر دیگر دسترسی شیراز به سیراف از طریق شهر «دارابگرد» صورت می پذیرفته که در واقع جاده شرقی محسوب می شده است. از این مسیر فقط در کتاب «مقدسی» یاد شده است و به نظر میرسد گسترش نا امنی در منطقه کاویان و جویم و شرق فارس موجب رونق گرفتن این جاده بوده است. مقدسی از منزلگاههای سیراف، کرمان، کاویان، جویم، کرب، خسو، دارابجرد، جاه زندایا، تیمارستان، فسا و شیراز یاد کرده است. که عبور این جاده از کاریان، جایگاه آتشکده آذرفرنبغ نشانگر قدمت آن است. مسیر «جویم» به سمت دارابگرد نیز به دو بخش تقسیم شده که جاده غربی و شرقی دسترسی باستانی به این شهر محسوب میشود. طول مسیر شرقی شیراز به سیراف بسیار بیشتر از مسیر غربی بوده از این رو کمتر مورد استفاده قرار می گرفته است، اما به نظر می رسد که کالاها از این طریق به سمت کرمان ارسال میشده، چه شهر «تارم» به عنوان یکی از ایستگاههای مهم مسیر هرموز به شیراز و کرمان یاد شده است. (بنگرید به نقشه همین بخش) و با این تغییر احتمالا مسیر شرقی سیراف به شیراز بخشی از حمل و نقل کالاهای مسیر کرمان به سیراف را نیز تأمین کرده است که در مواقع حساس می توانستند از این جاده جایگزین بهره مند شوند.

در یک جمع بندی کلی می توان گفت که شیراز به عنوان شهر اصلی پشتیبان پس کرانه ای سیراف، مهم ترین کانون تأمین کالاهای وارده و صادره این بندر به شمار می رفته و از این رو آبادی و رونق سیراف تا حدود زیادی به میزان رونق بازارهای شیراز بستگی داشته است. شیراز در دوره آل بویه به عنوان مرکز اصلی اداری و اقتصادی آن از رونق ویژه ای برخوردار شد و بندر سیراف به همان نسبت از این آبادانی بهره مند گردید و آبادیها و شهرهای واقع در این مسیر نیز، رشد و توسعه ویژه ای پیدا کردند. به این ترتیب اقتصاد سیراف، تابعی از متغیر شرایط اقتصادی شیراز شد و حفظ امنیت مرکز فارس و شهرهای

مسیر از جمله مهم ترین سیاست های اجرایی آل بویه به شمار می رفت که پیش از این درباره این اقدامات گفتگو شده است و در واقع امنیت مسیرهای دسترسی به شیراز به عنوان اصلی ترین مسئله در تداوم آبادانی و رونق سیراف می تواند مدنظر قرار گیرد. امنیتی که در سایه آن تجار سیراف قادر به حفظ موقعیت خود می شدند و با از دست دادن آن، این بندر نمی توانست به حیات اقتصادی خود ادامه دهد. بروز ناامنی ها در پس کرانه ها یکی از دلایل اصلی افول سیراف محسوب می شود که در بخش بعدی به آن پرداخته خواهد شد.

علل و عوامل افول سیراف

افول و رکود سیراف در یک روند تدریجی و طی قرن پنجم و اوایل قرن ششم هجری روی داده است. گفته «مقدسی» که زلزله ویرانگر سال ٣٦٦ یا٣٦٧ هجری را عامل اصلی رکود سیراف دانسته، بر اساس اطلاعات دیگر منابع و یافته های باستان شناسی مورد تردید است. با توجه به شواهد تاریخی موجود، مهم ترین عامل سقوط سیراف را باید در ناامنی ها و آشوبهای گسترده و فراگیری جست که طی اواخر قرن چهارم و نیمه اول قرن پنجم هجری، فارس و بخش های دیگر خلیج فارس را در بر گرفت.

از آن جایی که در مطالعات و تحقیقات به عمل آمده، تا کنون تأثیر این عوامل به خوبی شناسانده نشده، در این بخش تلاش می شود تا با تکیه بر منابع اصلی دوره مورد بحث، جزییات شکل گیری این شرایط را نشان داده، تأثیر آن را بر انحطاط سیراف مورد بررسی قرار داد. همانگونه که پیش از این ذکر شد استقرار آل بویه در فارس و خوزستان و عراق و اقدامات تأمینی پادشاهان اولیه آن موجب شد تا ایالت فارس دوره ای نسبتا طولانی از آرامش و امنیت را تجربه کند. سیراف، بیشترین بهره ها را از این مسئله برده و با توجه به امنیت مسیرهای تجاری پس کرانهای آن که به سمت شیراز می رفت، توانست دوره ای از آبادی و رونق را تجربه کند. در واقع آبادی سیراف تابعی از متغیر شرایط

سیاسی ایالت فارس بود و تحولات این ایالت پهناور به سرعت بر بندر سیراف تأثیر می گذاشت. اقدامات عضدالدوله دیلمی پس از مرگش، توسط جانشینان او به خوبی اعمال نشد و در حقیقت مرگ عضدالدوله به سال ۳۷۲ هـ / ۹۸۲ م. را می توان آغاز انحطاط فارس و نواحی جنوبی ایران دانست. ابوالعباس زرکوب شیرازی می نویسد: «چون عضدالدوله وفات یافت خاندان سلطنت خراب گشت بر دودمان شاهی دوده کشید.... او را سه فرزند بود که هر یکی امور ممالکی و سلطنت جهانی در حوزه تصرف داشتند.. بهاء الدوله در خوزستان، سلطان الدوله در همدان، شرف الدوله ابوالفوارس در کرمان و نواحی اطراف آن بر تخت بخت و سریر مملکت حکم می کردند.» جنگ های خانگی دیلمیان در فارس از سال ۳۷۲ ه ۹۸۲ م تا سال ٤٤٧ ھ / ۱۰۵۵ م همزمان با سقوط ملک رحیم آخرین پادشاه آل بویه به طول انجامید. پس از مرگ شرف الدوله، جانشین عضدالدوله، بین فرزندان او و صمصام الدوله فرزند دیگر عضدالدوله، درگیری های شدیدی روی داد. در سال ۳۸۵ هق/۹۹۵ م «صمصام الدوله حکم کرد تا آنچه ترک در فارس است همه را کشتند و باقی ماندگان از طرف کرمان به جانب سند گریختند.» جنگها و کشمکش های دیالمه بر سر تصرف کرمان و مقاومت های امرای محلی آن نیز مزید بر علت شده و دوره ای از تشتت و پراکندگی را در نواحی کرمان و فارس شکل داد. «ناصر الدین منشی کرمانی»، آخرین سال های حاکمیت دیالمه بر کرمان را سال ٤٢٢ ه /۱۰۳۰ م دانسته و می نویسد: «به روزگار ملک رحیم سلطان الدوله ابی کالیجار مملکت دیالمه روی به انحطاط نهاد». در سال ٤١٥ هق./ ١٠٢٤ م فارس صحنه درگیری بین ابو کالیجار فرزند سلطان الدوله پادشاه متوفی و برادر او ابوالفوارس شد، هواداران دیالمه در فارس به دو گروه تقسیم شدند. «دیالمه شیرازی و دیالمه فسوی نوشته ها به ابوالفوارس نوشته و او را از کرمان به فارس آورده پادشاه

مملکتش کردند.»" درگیری های بین ابوکالیجار و ابوالفوارس از سال ٤١٥ هـ / ١٠٢٤ تا سال مرگ ابوالفوارس ٤١٩ ه/ ١٠٢٨ ادامه یافت. جنگ های طولانی و ناامنی های شدید باعث شد تا ابوکالیجار برای اولین بار جهت محافظت شیراز، شهر را محصور سازد. زرکوب شیرازی می نویسد: «پیش از آن شهر شیراز را سور نبودی»؛ ابن اثیر این واقعه را در سال ٤٣٦ هق./١٠٤٤ م. ذکر کرده است. شهر استخر، طی این دوره به کلی ویران شد و به فرمان ابوکالیجار «هل آن جا را به شیراز منتقل ساختند.» یکی از مهمترین رویدادهای این دوره، مهاجرت و استقرار شبانکارگان در ناحیه دارابجرد و جدا شدن این ناحیه مهم از فارس است. شبانکارگان از طوایف چادرنشین فارس در این دوره هستند که با توجه به خلاء قدرت پس از مرگ عضدالدوله، به تدریج در نواحی شرقی این ایالت و در مسیر جاده شیراز به کرمان و هرموز اسکان یافته و مستقر شدند. زرکوب شیرازی می نویسد: باکالیجار نیز از شیراز لشکری از دنباله شبانکارگان بفرستاد و به قمع و استیصال آن طایفه سعی نمود، اسماعیلیان از آن دیار بگریختند و به طرف شبانکاره سر بر کردند و به داراجرد مقام گرفتند با کالنجار از مقاومت عاجز ماند، کوره داراجرد به آن طایفه باز گذاشت و به آن واسطه شبانکاره از فارس مفروز گشت.» وصاف، استقرار کامل ایشان را در فارس به سال ٤٣٠ هـ / ١٠٣٨ دانسته است. استقرار شبانکارگان در نواحی شرقی فارس و در حاشیه جاده مهم کاروانی شیراز به سمت هرموز و کرمان و عدم اطاعت ایشان از آلبویه و سلجوقیان، زمینه لازم را برای سقوط تجارت فارس فراهم آورد. اوبن می نویسد: «شبانکارگان ستیزه جو و چپاولگر کشور را ویران و تا پایان سلسله سلجوقی و حتی بعد از آن فعالیت اقتصادی و زندگی شهرنشینی را نیست و نابود کردند.»"

باکالنجار دیلمی پس از یک دوره حاکمیت همراه با کشمکش و درگیری با مدعیان سلطنت، در سال ٤٤٠ ه/ ١٠٤٨ م در کرمان در گذشت. با مرگ او دیالمه فارس به شدت در کشمکش های قدرت بین مدعیان سلطنت غرق شده و نهایتا در سال ٤٤٨ ه /١٠٥٦ م به دست فضلویه، رییس شبانکارگان منقرض گردیدند. طی این دوره فارس شاهد درگیری های خونین بین شبانکاره و سلجوقیان از یکسو و بازماندگان دیلمی از سوی دیگر بود. این جنگ ها از هم پاشیدگی فارس و رونق گرفتن کرمان را به دنبال داشت. ابن بلخی که اثر خود را پیش از سال ٥١٠ ه/١١١٦ م نوشته، شرایط عمومی فارس را به این صورت توصیف کرده است: «چون میان قاورد و فضلویه به آخر دیلم خصومت قائم گشت غارتها متواتر به شیراز و اعمال آن همی رفت تا خراب شد به روزگار فتنور در سالی دو بار تاختن شبانکاره بودی از یک جانب و تاختن ترک و ترکمان از دیگر جانب، آن چه یافتندی به غارت بردندی و بر سری مردم را محاصره کردندی، تا یک باره مستأصل شدند و در عهد دیالمه قاعده مملکت از نظم خود گردید از بس که فتنه متعاقب پدید آمد، مملکت فارس تا به آخر عهد باکالنجار برقرار بود بعد از زمان او چون نوبت به ابی منصور رسید رو به خرابی نهاد و خرابی مملکت فارس در عهد او پدید آمد. فضلویه خروج کرد و با ملک قاورد محاربت کرد فارس بر سر ایشان رفت تا به زمان کریم جلالی که به یک بار مستأصل گشت.»

فارس بین سالهای ٣٧٢ تا ٤٤٨ ه/ ٩٨٢ تا ١٠٥٦ شاهد یک دوره هفتاد و چند ساله درگیری های داخلی بین مدعیان دیلمی و مخاصمات ترک و دیدم و شبانکاره بود، جنگ هایی که امکان هر گونه رونق و آبادانی را از این منطقه سلب نموده و نهایتا باعث شد تا فارس به مدت تقریبی یک قرن از صحنه

سیاسی و اقتصادی جنوب محو گشته و جای خود را به نفوذ و اقتدار کرمان دهد. .

مهم ترین نتیجه این ناامنی ها سقوط کامل تجارت جاده هایی بود که به سیراف منتهی می شد و بر همین اساس امکان مبادله کالا در این مسیرها تقریبا به حداقل رسیده و بیشترین ضربه بر پیکر سیراف وارد آمد. در نیمه اول قرن پنجم هجری بخش های شرقی فارس به طور کامل تحت سلطه شبانکارگان قرار گرفته و جنگ های خونین بین دست نشاندگان سلجوقی در فارس و کرمان و ملوک شبانکاره بر سر تصرف این مسیر تجاری به انجام رسیده، باعث بروز ناامنی های شدید شد. بسیاری از شهرهای این مسیر ویران شد. شهر فسا که از آثار بهمن بن دارا در فارس مانده بود از ظلم شبانکاره چنان مستأصل گشته که دد و دام در آنجا مقام کرده بودند.»"

مسیر مهم دیگری که شیراز را به سیراف متصل می نمودند و در واقع مسیر غربی بود، سرنوشت بهتری از مسیر شرقی نداشت. به دلیل بروز ناامنی های شدید از رونق و اعتبار افتاد و باعث شد تا سیراف در نیمه دوم قرن چهارم و نیمه اول قرن پنجم به تدریج از صحنه تجارت دریایی و خشکی خارج شده و تا حد یک بندر درجه دوم سقوط کند. ابن بلخی این شرایط را با این جملات توصیف نموده است: «چون حال آنجا سیراف- بر این گونه بود و هیچ بازرگانی به سیراف کشتی نیارست آورد از بهر ایمنی راه به کرمان با مهروبان یا دورق و بصره اوگندند و بر راه سیراف جز چرم و زرافه و اسبابی کی پارسیان را به کار آید نیاوردند و از این سبب خراب شد.» مسیر غربی شیراز به طرف سیراف که از منازل کوار، فیروز آباد، سیمکان، کارزین، لاغر و کران می گذشت، طی این دوره در حاکمیت مطلق قبایل «جت» به ریاست «ابوالقاسم جاتی» قرار گرفت. نام منطقه ای که او بر آن حاکم بود به عنوان عمومی ایراهستان» به معنای «کناره

دریا»، در متون جغرافیایی قرن چهارم و پنجم مشهور بوده است. منطقه ایراهستان که در مسیر تجارتی غرب فارس به طرف سیراف قرار داشت، شامل مهم ترین ایستگاههای کاروانی بود که کران و جویم و لاغر از آن جمله اند. این مناطق طی اواخر قرن پنجم تحت سلطه امیرابوالقاسم جاتی قرار داشته، هیچ گاه به طور کامل جزء نواحی تحت اداره دیلمیان قرار نگرفت. ابن بلخی می نویسد:

کران و ایراهستان از اعمال سیراف است و همواره عاصی بودند از آنچ هیچ لشکر آن جا مقام نتواند کردن الا سه ماه ربیع دیگر به زمستان از بارندگی و بی علفی نتواند بودند و در تابستان از گرما، اما به روزگار دیلم ایشان را قهر کردند و به طاعت در آوردند و ده هزار مرد از ایشان به عهد عضدالدوله در خدمت او بودند بر سیل سپاهی و مقدم ایشان یکی بود جانی نام و بعد از آن عهد دگر باره عاصی شدند و هیچ کس ایشان را مالش نتوانست داد مگر اتابک چاولی کی آن جمله اعمال را مستخلص گردانید به قهر» به تصریح ابن بلخی، منطقه ایراهستان پس از مرگ عضدالدوله در سال ۳۷۲هـ/982 م تا روی کار آمدن اتابک چاولی در سال ۵۰۲ هـ / ۱۱۰۸ م به حالت عصیان و تمرد باقی مانده است. ابن بلخی مردم ایراهستان را «سلاحور و پیاده رو و دزد و راهزن» توصیف کرده است و وصاف، سیراف را جزء مناطقی آورده که تحت حکومت ابوالقاسم جاتی قرار داشته، او می نویسد: «میر ابودلف دعوی انتماء اعتزاه به اکاسره می کرد و حکومت او بر تمامت گرمسیرات و ایراهستان و سواحل از صحراء کندران تالار و جریس و جویم و فال و کران و رم و سیراف نافذ و مطلق بود.» از میان مناطقی که وصاف آن را محدوده قدرت ابودلف جاتی آورده، شهرهای فال، کران و رم، آخرین منازل کاروانی شیراز به سمت سیراف محسوب می شوند. ناامنی طولانی این مسیر که به عنوان مناطق پشتیبان پس

کرانه ای سیراف محسوب می شدند و همچنین تشتت سیاسی و اقتصادی شیراز و نواحی مختلف فارس دست به دست هم داده و عوامل سقوط نهایی سیراف را به وجود آورد. «اوبن» قابل قبول ترین دلایل افول سیراف را ذکر کرده و به این نتیجه رسید که: «سقوط سیراف مطمئنا ناگهانی نبوده است و آن طور که ادعا شده علل تصادفی در خرابی آن نقش تعیین کننده ای نداشته و انحطاط این منطقه طی یک قرن و نیم به طول انجامید.»؟

«دیوید وایتهاوس» نیز که حفاری های سیراف را به انجام رسانیده است به نتیجه مشابهی رسیده و بر اساس شواهد باستان شناسی به ویژه معماری مسجد جامع و سفالهای موجود در آن افول سیراف را تدریجی دانسته است.

در یک جمع بندی می توان گفت که، افول سیراف طی یک قرن و نیم، به دلیل بروز ناامنی های شدید سیاسی فارس و از رونق افتادن مسیرهای کاروانی شرق و غرب شیراز به سمت سواحل صورت گرفت. از طرفی تحولات جهان اسلام و به ویژه سیاست های مداخله گرانه خلفای فاطمی در امور تجارت شرق به غرب و افول سواحل شرقی عمان به ویژه صحار، سقوط سیراف را تشدید نمود. از آن جایی که بیشتر تکیهٔ اقتصادی سیراف به کالاهای وارده و صادره از سمت بغداد و نواحی جنوبی بین النهرین بود، ضعف خلافت عباسی و حضور و نفوذ عناصر نظامی ترک در بغداد و ناامنی های برآیند دخالت دیلمیان در امور، باعث شد تا مناطق پشتیبان سیراف و از آن جمله بصره و مسیرهای رودخانه ای تا بغداد از رونق افتاده و همین امر سقوط سیراف را نزدیک تر نماید. به همان اندازه که شبانکارگان در راه های تجارتی خشکی در فارس ایجاد ناامنی می کردند، دزدان دریایی در کیش نیز امنیت کامل ورود و خروج کشتی ها به سیراف را در معرض خطر قرار داده و این عوامل نهایتأ سقوط سیراف را به دنبال آورد.

اینکه ابن بلخی، افول سیراف را با «آخر روزگار دیلم» آغاز کرده است، نشان از پیوند ناگسستنی اقدامات این پادشاه برای رونق و آبادانی این بندر بزرگ بوده است.

صحارعمان



متون فارسی نمایانگر اهمیت «سرزمین های ساحلی عمان» به عنوان نقاط استراتژیک در تجارت بین ایران و هند و چین محسوب می باشد. .طی این دوره مهم ترین بخش ساحلی این منطقه یعنی صحار، تحت کنترل سیاسی و اقتصادی ایرانیان که اکثریت ساکنان آنجا را تشکیل می دادند قرار داشت و اساسا حفظ عمان ساحلی از مهم ترین سیاست های آل بویه در این دوره به حساب می آید. وابستگی حیات اقتصادی صحار و سیراف نیز در همین راستا بوده است. استقرار ایرانیان در دو نقطه حساس تجاری سیراف و صحار طی قرن چهارم و پنجم، اوج اقتدار عناصر ایرانی را در صحنه تجارت دریایی نشان می دهد و بیانگر این امر است که با تغییر وضعیت سیاسی ایران پس از

سقوط ساسانیان موقعیت تجاری و اقتصادی بازرگانان ایرانی، تغییر عمده ای نیافته و تحولاتی که پیش از این به آن پرداخته شد، شرایط استقرار کامل ایرانیان را در دو بندرگاه مهم سیراف و صحار در قرن سوم و چهارم فراهم نمود. این دو بندر معتبر و بزرگ در این دوره به عنوان ایستگاههای مهم کشتی های خلیج فارس به سمت هندوستان و شرق آفریقا شناخته شده اند و از لحاظ اقتصادی بهم وابسته بودند. در واقع صحار بندر پشتیبان و مکمل فعالیت های اقتصادی سیراف محسوب می شد، برای روشن شدن موقعیت ایستگاهی و ترانزیتی این دو بندر مهم و تأثیر آنها بر تحولات منطقه، اهمیت سیراف و صحار در خلیج فارس را بر اساس اطلاعات ثبت شده در متون جغرافیایی و تاریخی در بخش بعدی مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

یکی از امتیازات مهم اقتصادی و اجتماعی بنادر در طول تاریخ، قرار گرفتن آنها در مسیر کشتی ها و ناوگان های دریایی است. به عبارت دیگر تغییر شرایط سیاسی و اقتصادی و جابجایی بنادر و کانونهای تجاری نوعی امتیاز خاص برای لنگرگاهها محسوب می شود که از این میان طی قرن سوم و چهارم هجری در بندر مهم سیراف و صحار به دلیل تغییر موقعیت سیاسی دیگر بنادر و پیش آمدن شرایط نوین حمل و نقل دریایی در مسیر اصلی کاروانهای دریایی قرار گرفته و به توقفگاههای مهم خلیج فارس تبدیل شدند. مشهورترین مسیرهای رفت و آمد کشتی ها در قرن سوم و چهارم مسیر هندوستان و پس از آن شرق آسیا و چین و دیگری مسیر آفریقای شرقی و ناحیه زنگبار بوده است. توصیف جغرافی نویسان قرون اولیه اسلامی به خوبی نشان میدهد که سیراف و صحار دو توقفگاه مهم مسیر هندوستان و چین و شرق آفریقا بوده است و این دو بندر

به عنوان مکمل همدیگر در رفت و آمد و بارگیری و تأمین آذوقه و آب کشتی های این مسیر عمل می کرده اند.

لازم به ذکر است که کشتی هایی که از خلیج فارس به سمت اقیانوس هند و شرق آفریقا حرکت می کردند از دو مسیر نسبتا ثابت «کرانه نوردی» و « دریانوردی» بهره می جستند. در مسیر کرانه نوردی کشتی ها از ساحل چندان دور نمی شده و در امتداد آن حرکت می کردند، اما در مسیر دریانوردی کشتی ها به خط مستقیم و طی یک مسیر مشخص دریایی حرکت کرده و توقفگاههای ویژه ای را برای بارگیری مجدد و یا ذخیره آذوقه انتخاب می نمودند. بندر صحار یکی از مهم ترین توقفگاههای کشتی های خلیج فارس به هندوستان در مسیر دریانوردی محسوب می شده که در آنجا کشتی ها با توقف کوتاه خود آذوقه و آب لازم را برای مسیر دریانوردی به سمت هندوستان و یا شرق آفریقا ذخیره می نمودند.

مسیر کرانه نوردی از بصره تا هندوستان و پس از آن تا سواحل چین توسط سلیمان سیرافی و ابن خردادبه و مسعودی و ابن حوقل توصیف شده است. سلیمان سیرافی راه کرانه نوردی را از بصره و ابله و عبادان و دورق الفرس و مهروبان و سینیز و جنابه و نریمان و سیراف و بنی عامره و هرموز و مکران و تیز و نهایتا به دیبل ختم کرده است و ابن خردادبه از مسیر بصره و خارک و لاوان و ابرون و خین و گیس و ابرکاوان و ارموز و تارا و دیبل نام برده و مسعودی شرحی نسبتا منطبق با سلیمان سیرافی دارد و ابن حوقل از عبادان و مهروبان و جنابه و سیراف و هرموز و دیبل در این مسیر یاد کرده است.

کرانه نوردان می توانستند این مسیر را به دور از اضطرابهای معمول دریانوردی و با اطمینان از گم نشدن در دریا و نزدیک بودن به ساحل طی نمایند.

مسیر دیگری که از آن با عنوان مسیر دریانوردی یاد می شود، از سیراف مستقیما به سمت صحار حرکت کرده و کشتی ها پس از ذخیره کردن آب کافی در آنجا بادبان برافراشته به سمت هند و یا آفریقای شرقی حرکت می کردند. سلیمان سیرافی و ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی و ابن خردادبه و مسعودی مسیر دریانوردی را به خوبی مشخص کرده اند. از این میان شرحی که مسعودی در دو قسمت از کتاب خود آورده جالب و قابل ذکر است. او ضمن بیان مسیر دریایی بصره، سیراف، عمان، هند، زابج، صنف و خانفوا می نویسد: «در بقیه ایام سال، دریای فارس را در حد فاصل عمان تا سیراف که یکصد و پنجاه فرسنگ است می توان پیمود و همانگونه از سیراف تا بصره را که یکصد و چهل فرسنگ است و در ماه تیر فقط کشتی هایی با بار سبک از عمان به هند می توانند بروند و این نوع کشتی را در عمان تیرماهی گویند، زیرا که به دیار هند و دریای هند، زمستان باران فراوان بارد و کانون و شباط که تابستان ماست برای آنان مثل زمستان است.»

در یک جمع بندی کلی از این بخش می توان گفت که با افول بصره و رشد و رونق سیراف و توسعه دریانوردی در قرن سوم و چهارم هجری، بندر صحار که در متون این دوره با عبارت عمومی «عمان» نیز خوانده می شود، به عنوان یکی از ایستگاههای مهم توقف کشتی ها در مسیر هندوستان و شرق آفریقا مورد توجه قرار گرفت و همزمان با سیراف از رشد و ترقی ویژه ای برخوردار شد. موقعیت جغرافیایی «صحار» این امکان را برای آن بندر به وجود آورد که به عنوان لنگرگاه اصلی و پشتیبان سیراف مطرح شود و با توجه به قدرت و نفوذ ایرانیان در این بندر زمینه ارتباط اقتصادی با سیراف در آن بیشتر شده و شهر بندری «صحار» تحت نظارت و اداره «آل بویه» توانست به عنوان اصلی ترین کانون تجارت دریائی در ساحل عمان مطرح شود و از این رو آبادانی و رونق

خاصی یافت و با این تعبیر، اساسا این بندر بیشتر تحت تأثیر تحولات سیراف و بنادر شمالی خلیج فارس قرار داشته و تحولات داخلی عمان چندان بر آن موثر نبوده است و از این رو بحران های داخلی عمان کمتر به آن آسیب رسانده است و به عبارت ساده تر، مسیر اصلی اقتصاد این بندر به سمت خلیج فارس و اقیانوس هند بوده است در حالیکه تکیه گاه اصلی سیراف مناطق پس کرانهای آن یعنی شهرها و آبادی های ایالت فارس و خوزستان و کرمان بوده است و از این رو تفاوت عمده ای بین صحار و سیراف به چشم می خورد.

نتایج افول تدریجی سیراف را می توان در دو بخش اقتصاد دریایی و اقتصاد خشکی مورد بررسی قرار داد:

1. مهم ترین تأثیر سقوط سیراف بر اقتصاد دریایی عصر را می توان در وهله اول مهاجرت تجار و گروه های قدرتمند اقتصادی ساکن آن به دیگر نواحی حوزه اقیانوس هند دانست که نتیجه دراز مدت این جابه جایی جمعیت، همانا رشد و ترقی کیش در حوزه خلیج فارس و قلهات در شرق عمان بود.

۲. آن گاه که جاده های منتهی به سواحل، از طرف غرب فارس با توجه به مسایلی که ذکر شد، در ناامنی فرو رفت و زمانی که استقرار ملوک شبانکاره در شرق، امکان تبادلات زمینی کالا به سمت سواحل از این راه باستانی را به شدت پایین آورد، کرمان بیشترین بهره را از این موقعیت برد. با افول سیراف، بندر هرموز، نقش جایگزینی خود را به تدریج آغاز کرده، به عنوان ساحل بارانداز کالاها در مسیر منتهی به کرمان عمل نمود. با این ترتیب، شرایط نامساعد سیراف، زمینه لازم را برای رشد و توسعه هرموز پدید آورد، اما این بار هرموز به عنوان بندرگاه کرمان به تدریج طی یک قرن و نیم جایگزین کیش شد. این روند در بخش های بعدی مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

در یک جمع بندی کلی از این بخش می توان گفت که: دوره سی و چند ساله حکومت محمود قلهاتی بر هرموز بین سالهای ٦٤٧ ها تا ٦٨٥ ه مصادف با یورش هولاکوخان به ایران و همزمان با ضعف قدرت های مرکزی فارس و کرمان بود. کرمان با پشت سر گذاشتن دوره حاکمیت براق حاجب، دوره ای از درگیری و کشمکش را پیش رو داشت و قدرت مرکزی آن رو به ضعف می گذاشت. محمود قلهاتی با استفاده از این موقعیت، توانست قدرت خود را در مقابل هجوم لشکریان کرمان به تثبیت رساند و عملا از سوی حکام این ناحیه به رسمیت شناخته شود. وضعیت در فارس کمی متفاوت مینمود. هر چند توسعه طلبی هر دو به طرف کیش و تلاش در جهت به دست آوردن این منطقه مهم باعث شد تا یک دوره طولانی صلح مسلح بین هرموز و فارس برقرار گردد، دوره ای که اتابک، ناگزیر به مسلح کردن نیروهای مستقر در کیش شد و با صرف هزینه های گزاف به شدت از این جزیره حراست نمود، با مرگ او شرایط و زمینه لازم جهت توسعه طلبی پادشاه هرموز فراهم آمد. حادثه شورش سلجوق شاه علیه مغولان و به هم خوردن اوضاع در فارس مزید بر علت شده و موجبات مداخله مستقیم هرموز در امور کیش، بحرین و عمان را فراهم آورد. محمود قلهاتی با تدارک نیروهای دریایی قوی و با استفاده از نفوذ خود در مجامع تجاری منطقه، توانست قدرت خود را در آبراه مهم خلیج فارس به تثبیت رساند و عملا از انقیاد سیاسی فارس آزاد شود. استقلال هرموز در حکومت او به تحقق پیوست. در واقع او طی سی و چند سال حکومت، توانست پایه های قدرت سیاسی و اقتصادی مرموز را در خلیج فارس تثبیت نماید و ضمن تسلط بر معابر مهم تجاری، به بازسازی وضعیت اداری و سیاسی هرموز بپردازد. از این رو مورخین او را به عنوان بنیانگذار دورهای جدید در تاریخ هرموز شناخته و و از او با نام اول ملوک جدید یاد کرده اند.

هرموز کانون اصلی تجارت خلیج فارس در قرن هشتم و نهم هجری



حمله گسترده مغولان به ایران در اوایل قرن هفتم هجری و سپس تداوم هجوم آنان در سال ٦٥٦ هجری و اثرات مخربی که بر وضعیت عمومی جاده های زمینی شرق به غرب ایران برجای گذاشت، موجب شد تا زمینه مساعد و مناسبی برای رشد و تقویت تجارت دریایی فراهم شود. به عبارت دیگر رونق و توسعه جزیره هرموز در قرن هشتم و نهم هجری را در راستای نتایج دراز مدت هجوم مغولان به نواحی داخلی ایران می توان ارزیابی نمود که البته فقط حملات نظامی را شامل نمی شد، چه موج سوم تهاجم مغولان در اواخر قرن هفتم همراه با کوچ دسته جمعی و تخریب مراتع و آبادی های پس کرانهای همراه بود و همین موج، موجب جابجایی شهر هرموز از ساحل به جزیره جرون گردید. موضوعی که پس از این به آن پرداخته خواهد شد. به هر حال آبادانی و رونق هرموز، یکی از نتایج حملات گسترده مغولان، طی سه دوره دهه دوم و نیمه اول و دهه آخر قرن هفتم به شمار می

رود. این موضوع در بخش های بعدی به تفصیل مورد ارزیابی و مطالعه قرار خواهد گرفت

الف. جابجایی بزرگ از هرموز بری به جزیره جرون یکی از رویدادهای مهم مرتبط با تجارت دریایی در خلیج فارس ، در آستانه قرن هشتم هجری، جابجایی بزرگ جمعیت بندر هرموز از خشکی به جزیره جرون است. این جابجایی در واقع نوعی کوچ از سر ناچاری محسوب می شود و طی آن همه جمعیت هرموز تخلیه و به جزیره جرون منتقل شد. این جزیره بعدها به نام شهر اصلی مهاجران، هرموز نامیده شد. انتقال پایتخت ملوک هرموز از خشکی به دریا، در دوره حکومت بهاء الدین ایاز (٦٩٢ تا ٧١١ هجری) صورت پذیرفت. از مورخین ایرانی فقط «نطنزی» به این امر اشاره کرده است. این واقعه احتمالا در سال ٦٩٦ هـ / ١٢٩٦ م. صورت پذیرفته باشد. مفصل ترین روایت از نحوه انتقال پایتخت را تیکشیرا و باروس ذکر کرده اند . تیکشیرا در این مورد می نویسد : «در سال ٧٠٠ ه/١٣٠٢ م. گروه زیادی از ترکان ترکستان به فارس حمله ور شده و بدین ترتیب هرموز را مورد تهدید قرار دادند، آوازه ثروت و دارایی هرموز آنان را بدان سمت کشانید و اهالی هرموز که توانایی مقابله و ایستادگی در برابر این حملات را نداشتند تصمیم گرفتند که شهر را ترک کنند. ایاز دستور داد که به جزیره قشم مهاجرت کنند و مردم با کمال میل از او اطاعت کردند. او از آنان خواست که کلیه اسباب و وسایل خود را به جزیره منتقل سازند تا از چپاول و غارت ترکان در امان بمانند. پس از چند روز توقف در قشم، ایاز دستور داد که جست و جویی برای یافتن سکونتگاه جدید آغاز شود. او در ضمن جست و جو به جزیره ای رسید که در فاصله کوتاهی از قشم قرار داشت. در آنجا پیرمردی به نام جرون همراه با همسرش زندگی می کرد. آنان با ماهیگیری امرار معاش می کردند. ایاز تصمیم گرفت که این جزیره را از

پادشاه کیش که مالک آن بود خریداری کند.(به نظر می رسد مورخ اینجا منظور از کیش به جزیره کنونی قشم که در آن زمان تحت حاکمیت میلادیان لافت اداره می شد و بخشی از ایراهستان قدیم به مرکزیت لارستان بود اشاره دارد.) او در هنگام بازدید از جزیره با فردی روحانی به نام شیخ اسماعیل از اهالی روستایی نزدیک لار ملاقات کرد که به طور معمول جهت دریافت نذورات سالانه به آن جزیره آمده بود. او ضمن دوستی با او توانست به توصیه شیخ اسماعیل، جزیره را از پادشاه کیش خریداری کرده و با مردم خویش بدانجا نقل مکان نماید. او به پاس حمایت شیخ، هر ساله مبلغی پاداش به او و بازماندگانش عطا می کرد و تا کنون هم این رسم ادامه دارد و خود شخصا شاهد آن بوده ام، وقتی که ایاز جزیره جرون را از آن خویش کرد، همراه با مردمانش در آن جا ساکن شده و نام فراموش نشدنی هرموز را بر آن سرزمین نهاد». «داکروز» که از همان منبع شاهنامه تورانشاهی استفاده کرده، داستان انتقال دارالملک را به گونه ای نسبتا متفاوت آورده است. او می نویسد: «پادشاه کرمان با تعداد زیادی نیرو به منظور ویرانی هرموز بدان سمت روانه شد، امیر بهاء الدین ایاز سیفین حکمران هرموز جرأت مقابله با ایشان را نداشت، پس با تعداد بسیاری از مردم بر کشتی نشسته و خود را به جزیره قشم رساندند. بعد از این که چند ماهی در آنجا به سر برد، متوجه شد که این جزیره بزرگ برای دفاع از حملات، چندان مناسب نیست، پس به اتفاق همراهانش به جزیره ای که هم اکنون آن را هرموز می نامند، نقل مکان کرد. این جزیره قبلا خالی از سکنه بود و به جز چند ماهیگیر فقیر که آن جا را جرون می نامیدند، دیگر کسی در آنجا ساکن نبود، با این اوضاع امیر بهاءالدین در این جزیره از کشتی فرود آمد و تصمیم گرفت که در آنجا ساکن شود و خانه هایی برای مردمش بنا کرد و آنجا را آباد ساخت».

جوانو باروس (Joao Barros)دیگر مورخ پرتغالی، روایتی شبیه تیکشیرا ارائه کرده و تنها نام روحانی واسطه انتقال جزیره را «شیخ دانیال» ذکر نموده است. اشپولر دلیل انتقال پایتخت را حمله سپاهیان جغتایی به جنوب شرقی ایران دانسته است.؟

با توجه به آنچه که در منابع آمده است می توان گفت که: بهاء الدین ایاز حاکم هرموز، پس از یک دوره جنگ های طولانی با مدعیان داخلی و دشمنان خارجی به ویژه در فارس و کرمان و کسب تجربه گرانبهای ده سال دفاع در مقابل تهاجمات، به این نتیجه رسید که ادامه حیات سیاسی حکومت در ناحیه ساحلی که از هر جهت در مقابل دشمنان بی دفاع می نمود، کاری دشوار و بس مخاطره آمیز است، از این رو تصمیم به تشکیل نیروی دریایی گرفت و با استفاده از تجارب دریانوردان ایرانی در دو سوی ساحل خلیج فارس، موفق به تربیت زبده ترین نیروها گردید و توانست، طی چند نبرد دشمنان خود را در دریا به سختی شکست دهد. او در این اندیشه بود که با استفاده از ناوگان های جنگی خود و بستن معابر کشتی ها، آنان را وادار به تغییر مسیر به سمت مورد نظر کند و از این طریق از درآمد سرشاری برخوردار شود. ضعف روزافزون «ملک اسلام» امیر کیش و بحرانهای متمادی کرمان او را بیش از پیش در اتخاذ این تصمیم و جابجایی دارالملک مصمم گردانید، تهاجم ویران کننده دسته های مغول جغتایی در شرق ایران و حرکت ایشان به سمت فارس و غارت گرمسیرات و توجه آنها به سمت هرموز منجر به نبردی سخت بین ایاز و «مغولان» گردید که با پیروزی هرموز همراه بود. این شرایط سخت و بحرانی و احتمال حمله مجدد قبایل مغول، باعث شد تا عزم بهاء الدین ایاز بر انتقال دارالملک جزم گشته و دستور کوچ همگانی را صادر نماید، این رویداد در سال ٦٩٩ ه/ ١٢٩٩ م. صورت پذیرفته و به نظر می رسد پیش از این تاریخ، امیر

هرموز در صدد نقل مکان به دریا بوده است. «اوین» یکی از دلایل چنین تصمیمی را استفاده از مزایای دورافتادگی جزیره دانسته است. او ابتدا در قشم مستقر شده، اما دفاع از این جزیره بزرگ را کاری سخت دانسته و سپس با وساطت یک عالم صوفی به نام «شیخ اسماعیل دانیالی»، جزیره جرون را از امیر کیش خریداری کرد و مردم خود را بدانجا نقل مکان داد.«باروس» مورخ پرتغالی از مخالفت شدید امیر کیش با فروش جزیره یاد کرده و یادآور شده است که نفوذ شیخ دانیالی بر روی پادشاه به حدی بود که او نتوانست تقاضای او را رد کند. این روحانی از پیروان فرقهٔ «شیخ رکن الدین دانیال» محسوب می شد که از عرفای معروف قرن هفتم متوفی به سال ٦٥٧ ﻫ / ١٢٥٨ م. مدفون در خنج (Khonj)واقع در مسیر تجارتی شیراز به هرموز است. پادشاه هرموز در سال ٧٣١ ه/ ١٣٣٠ م. به پاس این کمک شایان، بر روی مقبره او گنبد و بارگاه رفیعی ساخت که تنها یادگار برجای مانده از معماری امرای مرموز در نواحی مجاور ساحل محسوب می شود. «ابن بطوطه» طی مسافرت از هرموز به شیراز این بنا را توصیف کرده است. مهاجرت قطعی مردم به جزیره جرون در سال ٦٩٩ﻫ/ ١٢٩٩ م. انجام پذیرفت. باروس، احداث شهر جدید هرموز را به گردانشاه نسبت داده و حمدالله مستوفی آن را در دوره قطب الدین تهمتن دوم دانسته است

انتقال پایتخت به جرون دو امتیاز آنی را در پی داشت، که اولی در امان ماندن از تهاجمات بی رویه و گسترده قبایل مغول و قدرتمندان فارس و کرمان بود و دیگری اینکه امکان کنترل بیشتر عبور و مرور کشتی ها در تنگه هرموز که به معنی کسب درآمدهای تازه برای هر موز محسوب می شد. انتخاب این سیاست از طرف بهاء الدین ایاز موجب شد تا هرموز وارد دوره ای جدید از حیات اقتصادی و سیاسی خود گردد.

سیاست «ایاز» در امور خارجی و داخلی بر حسب شرایط، تغییر می یافت و به قول شبانکارهای: «هر کس را بر حسب مصلحت کار بساخت بعضی به لطف و بعضی به عنف». نویسنده «سمط العلی» او را «ملکی عادل، عاقل، نیکوکار، پرهیزگار و بازی اشهب» توصیف کرده است. او در اوج بحران، آنگاه که مورد تهاجم گسترده مغولان واقع شد، با وجود این که به سختی از خود دفاع کرد و ایشان را شکست داد، در اندیشه تأمین امنیت دراز مدت دار الملک تصمیم به انتقال پایتخت گرفت و با این عمل، بازماندگان خود را در موقعیتی جدید و استثنایی قرار داد و ضمن تضمین امنیت پایتخت، امکان کنترل رفت و آمد دریایی را بیشتر کرد و باعث تحکیم موقعیت جغرافیایی هرموز گردید. هرموز جدید، رقیبی جدی برای جزیره کیش و تهدید دایمی برای آن محسوب می شد، رقابتی که سرانجام به نفع هرموز و پادشاه آن پایان یافت و موجب ترقی و پیشرفت زودهنگام این جزیره را فراهم آورد. این پیشرفت و توسعه تا حدود زیادی مدیون سیاست مدبرانه بهاء الدین ایاز بود که پس از یک دوره حکومت پرفراز و نشیب نهایت در سال ۷۱۱ ھ/۱۳۱۱ م. روی در نقاب خاک کشید و از خود خاطره ای شیرین بر جای گذاشت. نطنزی درباره او می نویسد: «صاحب خرد و نیکو رأی و به غایت عاقل و دانا بود، زیرکی به درجه کمال داشت و به وسیله قصاص و بهانه تدارک مخدوم خود بر آن مملکت استیلا یافت و به واسطه عدالت که داشت و دست احسان که بر خلایق برگشاد تمامی مملکت هرموز را در تحت تصرف خود آورد و در معماری کوشید و مرتکب خمر خوردن نشد و پیوسته نماز گزاردی و تجاری که از اطراف می آمدند مراعاتشان می کرد، چنان چه از بسیاری بازرگانان و صادر و وارد آن جا مصر جامع شده بود».؟

ب. اعتلای مجدد جزیره کیش در دوره ملک الاسلام انتقال دارالملک هرموز به جزیره جرون اثرات بسیار مهمی را بر تجارت خلیج فارس و مسیرهای رفت و آمد دریایی بر جای گذاشت. امرای هرموز پس از آن با استفاده از مناسبی را برای مهاجرت گروه های مختلف به این مناطق فراهم آورد. پیش از بررسی تأثیرات این جابجایی در تحولات اقتصادی منطقه با توجه به اهمیت جایگاه بندرکنگ در خلیج فارس طی دوره صفویه، و اینکه پس از افول هرموز ، دفتر تجاری پرتغالیها به بندر کنگ منتقل گردید و این شهر دوره جدیدی از حیات خود را آغاز کرده و با عنایت به اینکه بندر کنگ نقش مکمل اقتصادی بندر عباس را ایفا مینمود ، و بندرلافت ارتباط تجاری نزدیکی نیز با بندرکنگ داشته از این رو در بخش بعدی کیفیت رشد و ترقی این بندر مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

بندرکنگ

شکل گیری و توسعه شهری

بندر کنگ



مناسبات ایران و پرتغال پس از باز پس گیری جزیره هرموز، دوره ای از تنش و درگیری را به دنبال داشت و صحنه گردان اصلی آن، فرمانده پرتغالی «روی فریرد آندراد» بود که با عملیات ایذایی خود در خلیج فارس در صدد تصرف مجدد هرموز برآمد؛ اما با درایت و هوشیاری نیروهای ایرانی موفق به انجام این کار نشد و این اقدامات نهایتا منجر به عقد قراردادی گردید که طی آن پرتغالیها امکان یافتند تا با تأسیس یک دفتر تجاری در بندر کنگ، تجارت پیشین خود را در خلیج فارس تداوم بخشند. البته این نکته را نیز باید در نظر داشت که حضور پرتغالی ها در بندر کنگ چه از لحاظ ماهیت و چه از نظر عملکرد، کاملا متفاوت با حضور آنان در جزیره هرموز بود. حضور پرتغالی ها در بندر کنگ، در راستای توافقات رسمی و تجاری با حکومت ایران صورت پذیرفت و محدوده عمل آنان مطابق با قرارداد مشخص و معلوم بوده است. به هر حال، اعمال سیاست های جدید شاه عباس در خلیج فارس و حضور موثر

ایران در این ناحیه و عقد قرارداد تجاری ایران و پرتغال در سال ۱٦۳۰م/ ۱۰٤۰ ه را می توان در حقیقت تولد مجدد شهر بندری «کنگ» قلمداد نمود که تا آن ایام از آبادانی چندانی برخوردار نبود. این قرارداد در توسعه شهری و تجارت بندر کنگ تحولی عمده محسوب می شد و در واقع بندر کنگ که تا آن روز بندری ناشناخته و گمنام بود. به علت این موافقت نامه در ردیف یکی از بنادر بازرگانی مهم بین المللی اقیانوس هند قرار گرفت.»

به هر حال تولد « بندر کنگ» را میتوان از تاریخ ۱۰٤۰ه/ ۱٦۳۰م و همزمان با فعالیت های گسترده شاه عباس اول، در جهت اعاده موقعیت ایران در خلیج فارس دانست. چه پیش از این ایام، سند و مدرکی دال بر فعال بودن بندر کنگ تا کنون به دست نیامده است. نخستین گزارش استقرار دفاتر تجاری پرتغال در این بندر، توسط دو انگلیسی مقیم بندر عباس به مقامات کمپانی هند شرقی انگلیس در هند نوشته شد، که طی آن آمده است:

پرتغالی ها با خان شیراز به توافق رسیده و امتیازی از او به دست آورده اند که براساس آن، امتیاز تجارت را در بندر کنگ که در فاصله سه روزه از بندرعباس قرار دارد اخذ کردهاند و بر طبقی آن نیمی از درآمد گمرکی به آنان تعلق می گیرد. براساس یکی از نامه های مأموران کمپانی هند شرقی، نخستین کار گزار پرتغالی بندر کنگ، «بالتازار بورگیاس» (Balthazar Borgiasمعرفی شده است.

اطلاع ما از بندر کنگ پیش از استقرار پرتغالی ها در آن، بسیار اندک و در حد گزارش های پراکنده مأموران کمپانی های خارجی در ایران است که از این شهر با عنوان مکانی کوچک متشکل از کلبه های دامداران» یاد شده است. این بندر از لحاظ موقعیت جغرافیایی شرایط برتری نسبت به بندرعباسی نداشت، اما به چند دلیل عمده مورد توجه قرار گرفت که نخستین آن، فاصله اندک با

بندرعباسی و دیگری امکان مبادله کالا در این بندر با مناطق پس کرانه ای و همچنین موقعیت ایستگاهی آن برای عبور و مرور کشتی ها به سمت بصره می توان نام برد. از همه مهم تر اینکه، پرتغالی ها در این بندر می توانستند بدون رقیب باشند و در واقع از این شهر به عنوان پایگاهی تجاری در برابر رقیبانشان یعنی هلند و انگلیس بهره برداری نمایند. اما همان گونه که بسیاری از مسافران بندر کنگ ذکر کرده اند، مسیر سخت گذر و کاملا کوهستانی آن به سمت لار از جمله موانع مهم توسعه و ترقی آن محسوب می شده است. «تاورنیه» در این باره می نویسد: «علت اینکه تجارت بندر کنگ از هرموز سبقت نگرفته، این است که از بندر کنگ تالار، راه خیلی بد و سخت و اغلب بی آب است به طوری که فقط شتر می تواند از آن عبور کند و برای اسب مسافرت غیر ممکن است.»

پرتغالی ها از سال ۱۰٤۰ هجری/ ١٦٣٠م تا سال های سقوط اصفهان ۱۱۳۵هـ/ ۱۷۲۲م به مدت نود و پنج سال در بندر کنگ از امکانات دفتر تجاری خود بهره مند شدند و در واقع توانستند به حضور خود در خلیج فارس تداوم بخشند. پرتغالیها پس از اینکه مسقط، یکی از مهم ترین پایگاههای تجاری خود را در منطقه از دست دادند، ناگزیر بخش عمده فعالیت های تجاری خود را در «بندر کنگ» مستقر کرده با این توضیح که ، حضور آنان در بندر کنگ ، چه از لحاظ ماهیت و چه از نظر انگیزه و عملکرد، کاملا با حضور آنان در جزیره هرموز متفاوت بود و پرتغالی ها در بندر کنگ مطابق با مفاد قرارداد تجاری منعقده با ایران از حقوق بازرگانی استفاده می کردند. از این دوره به بعد «بندر کنگ»، که آخرین پناهگاه تجاری پرتغالی ها در خلیج فارس محسوب می شد، رشد و رونق بیشتری یافت، به گونه ای که «تاورنیه» جهانگرد فرانسوی که در سال ۱۰٦۳هـ/ ١٦٥٢م از آن دیدن کرده، درباره این بندر می نویسد: «بیست و سوم

آوریل به بندر کنگ رسیدیم. اقامت در این بندر برای بازرگانان مناسب تر از اقامت در هرموز است هم به واسطه سلامتی هوا و هم به علل دیگر که بعد ذکر خواهم کرد. ما دو روز در کنگ توقف کردیم و در آنجا یک مأمور مالیاتی پرتغالی بنا بر قرار دادی که با شاه ایران منعقد شده، نصف حقوق گمرکی را دریافت می کند. آن شخص پرتغالی با ما خیلی به مهربانی رفتار کرد و نگذاشت جای دیگر منزل کنیم ما را در خانه خود پذیرفت و با غذاهای خوب از ما پذیرایی کرد. آبادانی و رونق این بندر موجب شد تا کشیشان کرملی پیشنهاد تأسیس یک کلیسا را در بندر کنگ بدهند و دلیل آن را آبادی و موقعیت این بندر ذکر کردند.؟

جملی کارری» یکی از آخرین کسانی است که ترقی و آبادانی این بندر را در سال ١٦٩٠ م./ ١١٠٠ه ثبت کرده است. او در سفرنامه خود می نویسد: «پرتغالی ها در این بندر سالیانه پنج رأس اسب و یک هزار و صد تومان معادل پانصد پوند دریافت می کنند، پس از فتح هرموز توسط ایرانیان، پرتغالی ها تمام خلیج فارس را نا امن کرده و همین امر موجب کاهش درآمد ایرانیان شد و از این رو آنان این مبلغ را به پرتغالی ها پرداخت می کنند و در واقع این پول تضمین امنیت کشتی ها و کالاهایی است که به هند رفت و آمد دارند....... حکومت اینجا وابسته به لار است و یک شهبندر و یک داروغه در این بندر حضور دارند..... محل استقرار پرتغالی ها یک قلعه دفاعی است که سی اصله نخل در آن کاشته شده و با چهار قبضه توپ آهنی محافظت می شود که در دوره کنستانتین دو نورونها نایب السلطنهٔ هند ساخته شده است. آب فقط از آب انبارها تهیه می شود و کارگزاران پرتغالی در این بندر تعدادشان زیاد است. به من گفتند که در بندر عباس فقط انگلیسی ها و هلندیها رفت و آمد می کنند در حالی که تجار بقیه کشورها به کنگ می آیند. چرا که پرتغالی ها برای آنان

امنیت بیشتری فراهم می کنند.». آگاهی ما از رویدادهای این دوره به دلیل کمبود منابع ، اندک و در حد گزارشهای پراکنده سیاحان و یا برخی از کارگزاران پرتغالی است . از طرف دیگر با توجه به اهمیتی که بندر عباس در مناسبات اقتصادی این دوره داشته و اینکه دفاتر تجاری مهم کمپانی های انگلیس، هلند و فرانسه در بندرعباس مستقر بودند، بسیاری از مسافرت ها در مسیر بندر عباس به لار و شیراز و اصفهان صورت می پذیرفت و از این رو گزارش های عمده موجود بر مسیر بندرعباس متمرکز شده و مسافرین به دلیل صعب العبور بودن مسیر بندر کنگ به لار، چندان رغبتی به انتخاب این جاده نداشته و از این رو، گزارش های اندکی از بندر کنگ و تحولات آن در این دوره به ما رسیده است. اما همین اخبار اندک نیز ، همانگونه که پیش از این گفته شد، نشان از رشد و رونق شهری این بندر در این دوره دارد.

علل و عوامل افول بندر کنگ و جابجایی کانون تجارت به بندر لنگه

پیش از این گفته شد که، چالش ای مدیریتی ، و عدم ثبات سیاست پادشاهان صفوی، پس از مرگ امام قلی خان، و گسترش نامنی در پسکرانه ها ، و مداخله سران طوایف محلی در منازعات قدرت ، تاثیر مخربی بر وضعیت عمومی سواحل خلیج فارس بر جای گذاشت ، که بندر کنگ نیز از این اثرات مصون نماند. با توجه به اینکه در بخش قبلی، این موضوع و تاثیر آن بر افول بندر عباس به تفصیل مورد بررسی قرار گرفت، از تکرار آن در این بخش خودداری می شود، با این توضیح که عوامل نامبرده در افول بندر کنگ نیز موثر بوده است.

اما درباره دیگر عوامل افول بندر کنگ در این دوره، باید افزود که حملات مکرر و وحشیانه ناوگان امام مسقط در اواخر عصر صفوی، بیشترین تاثیر را بر

موقعیت اقتصادی این بندر بر جای گذاشت. توضیح اینکه پس از رکود نسبی بندر عباس در نیمه دوم حاکمیت صفویان، بندر کنگ به دلیل حضور پرتغالیها و همچنین وضعیت مناسبتر امنیتی در آن، همچنان به عنوان یکی از ایستگاههای بندری مورد توجه قرار داشت و همین امر موجب شد، تا امام مسقط برای تثبیت موقعیت خود، و به بهانه تداوم حملات به پرتغالیها، بارها و بارها این بندر را مورد تهاجم ناوگان خود قرار دهد. هدف اصلی امام مسقط، ناامن کردن مسیر دریایی بندر کنگ و سوق دادن کشتی ها به سمت بندر مسقط بود. شاه سلطان حسین صفوی در پاسخ به این حملات، در صدد عقد قرارداد با پرتغالیها و اتحاد نظامی با آنان علیه امام مسقط بر آمد. «میرزا محمد خلیل مرعشی صفوی» چگونگی آخرین تلاش های دربار شاه سلطان حسین را برای جلب همکاری پرتغالی ها و اعزام سفیر به بندر گوا و جنگ دریایی با ناوگان امام مسقط به خوبی تشریح کرده و نحوه تأثیرگذاری شرایط بحرانی داخل را بر این وضعیت و به بن بست رسیدن تلاشها را برای بهبودی اوضاع در بندر کنگ و نواحی ساحلی به خوبی نشان داده است .

آنچه که در روایت «مرعشی» به خوبی مشخص شده، بی کفایتی مدیران اداری لار و بندر کنگ و نارضایتی شدید مردم از عملکرد آنان و عدم اطلاع و آگاهی کامل دولتمردان صفوی از شرایط داخلی و خارجی است، که این وضعیت موجب شد تا شرایط پیچیده ای در سواحل ایران به وجود آید و بندر کنگ بیشترین آسیب ها را از این موقعیت ببیند و به رکود کامل کشیده شود در واقع اقتصاد این بندر از سال ۱۱۳۰ به بعد و چند سال پیش از سقوط اصفهان کاملا نابود شده و از آبادانی پیشین اثری بر جای نمانده بود. «هامیلتون» یکی از آخرین مسافران اروپایی که در این زمان در بندر کنگ بوده درباره آن می نویسد: « بندر کنگ که پیش از این پرتغالی ها در آن یک دفتر تجاری داشتند

در حال حاضر دارای تجارت بسیار اندکی است و بازرگانی در این شهر توسط چند تاجر هندی و مسلمان به انجام می رسد. غارت و تهدیدهای پی در پی ناوگان امام مسقط موجب شد تا بازرگانان این شهر انبارهای انباشته از کالایشان را از ترس تداوم این حملات خالی کنند .»

دوره پرآشوب سالهای فروپاشی صفویان، موجب از هم گسیختگی کامل اقتصادی ایران شد و بندر کنگ نیز از تأثیرات آن بی نصیب نماند و برای این شهر که حیات اقتصادیش وابسته به رونق تجاری بود، در این شرایط امکان ادامه فعالیت های اقتصادی وجود نداشت، در نتیجه پرتغالی ها که اساس حضورشان در این بندر منوط و مرتبط با دریافت حق السهم گمرکات آن بود، دیگر دلیلی برای ماندن در این شهر نداشتند. گزارش های هلندی نیز حاکی است که چند سال پیش از سقوط اصفهان، دو فروند کشتی پرتغالی وارد بندر کنگ شده تا وسایل و تجهیزات دفتر تجاری خود را تخلیه کنند. در متن رهنمودهای «لوئیس د منزیس» نایب السلطنه پرتغال خطاب به جانشینش درباره وضعیت پرتغالی ها در ایران طی سال ۱۱۳٤ه/ ۱۷۲۱م آمده است: «دیگر قلعه یا پادگانی پرتغالی در ایران وجود ندارد و حتی یک نیرو به نام پرتغال در آن سرزمین نداریم تا ایرانی ها به ما احترام گذارده یا از ما برسند.»

اینکه نایب السلطنه پرتغال، از عدم ترس ایرانیان از پرتغالی ها به دلیل عدم وجود سرباز در ایران یاد کرده، بیانگر این واقعیت است که پرتغالی ها طی حضور دویست و چند ساله خود در خلیج فارس، قادر به ایجاد مناسباتی از نوع احترام متقابل نبوده و همواره مسایل و مشکلات خود را از طریق اعمال زور و فشار حل کرده اند و آنچه که به عنوان تلاش های دیپلماتیک نیز از آن یاد می شود در واقع اعلام رسمی تهدیدهای نظامی به مقامات ایرانی بوده و از این رو کمتر به نتیجه می رسیدند.

اما تا آنجا که مربوط به بندر کنگ و حیات اقتصادی آن می شود، باید گفت که این بندر حیات اقتصادی جدید خود را با در دوره شاه عباس و با اجرای سیاست های اجرایی امام قلی خان و با حضور پرتغالی ها به عنوان عاملن تجاری ، آغاز کرد و طی حدود یک قرن به عنوان یکی از بنادر مهم تبادل کالا در خلیج فارس از رشد و رونق قابل توجهی برخوردار شد، تا آنجا که رقیب اصلی بنادر مسقط و تا حدی بندر عباسی محسوب گردید. این بندر اگر چه از لحاظ جاده های مواصلاتی نسبت به بندر عباس موقعیت نامناسبی نداشت، اما شرایط جغرافیایی و آب و هوایی و وضعیت اداره آن به گونه ای بود که در دوره دوم حاکمیت صفویه، توانست از موقعیت بسیار خوبی بهره مند شود و نقش مهمی را در اقتصاد دریایی ایران ایفا کند. حضور پرتغالی ها در این بندر مبتنی بر حق استفاده از در آمدهای گمرکی بود و همین امر موجب تشویق آنان برای رونق بخشیدن به تجارت آن بندر می گردید و در برخی موارد حاکمان ایرانی نیز با در پیش گرفتن سیاست های واقع بینانه در جهت به وجود آوردن شرایط بهتر در کنار پرتغالی ها قرار می گرفتند و همراهی آنان موجب رشد و رونق و ترقی این بندر گردید. اما در دهه های پایانی حاکمیت صفویان بر ایران، شرایط جدیدی پیش آمد که تداوم همکاریها را دشوار ساخت. قدرت گرفتن امام مسقط و توجه او به توسعه تجارت دریایی به دیگر مناطق خلیج فارس و دشمنی دیرینه و با سابقه امام مسقط با پرتغالی ها موجب شد، تا این قدرت بزرگ منطقه ای برای ضربه زدن به منافع پرتغالی ها حملات طولانی و مکرری به بندر کنگ به انجام رساند. این حملات از نوع ایذایی و در جهت تهدید و ارعاب و به وجود آوردن شرایط نا امن در سواحل ایران صورت پذیرفت و از سال ۱۱۰۵ تا ۱۱۳۵ هجری به مدت سی سال ادامه یافت. در واقع پرتغالی ها در بندر کنگ تحت شرایط سختی قرار گرفته بودند و امنیت دریایی آنان کاملا

به خطر افتاده بود. از طرف دیگر ناهماهنگی های مسئولان اداری ایران در جهت تأمین امنیت کاروانهای تجاری، سودجویی های شخصی آنان و عدم توجه کافی دربار به این مسائل موجب شد تا جبهه زمینی مسیر تجارت بندر کنگ نیز به تدریج نا امن شود و اطمینان و آرامش سابق را از دست بدهد. از این رو عملا از دریا و خشکی حالت نا امنی و بی ثباتی بر بندر کنگ مستولی شد و پرتغالی ها تحت این شرایط قادر به ادامه حیات اقتصادی خود نبودند. با بروز اغتشاش و نا امنی و گسترش آن به سواحل و نهایتا حملات گسترده بلوچان، افغان ها و امام مسقط به آبهای سرزمینی و ایالات جنوبی ایران، حکومت صفویه به ورطه سقوط کشیده شد و همزمان با آن، حیات اقتصادی پرتغالی ها و حضور آنان در خلیج فارس نیز پایان یافت. آنان پس از یک دوره نسبتا طولانی بین سالهای ۹۰۵ تا ۱۱۳۵ هجری، آخرین جایگاه خود را در خلیج فارس، یعنی بندر کنگ را ترک کردند و پس از آن باوجود تلاش های گسترده و دیپلماتیک نتوانستند بازگشتی موفقیت آمیز به خلیج فارس داشته باشند. از این میان اما بندر کنگ نیز که سرنوشتش به حضور پرتغالی ها در این بندر بستگی داشت، آخرین سال های رونق و شکوفایی خود را پشت سر گذاشت و با تعطیل شدن دفتر تجاری پرتغالی ها، حیات اقتصادی این بندر نیز به رکود و افول کشیده شد. بسیاری از تاجران و بازرگانان آن شهر به دیگر نواحی مهاجرت کردند و به این ترتیب «بندر کنگ» پس از یک دوره نود و چند ساله رونق اقتصادی از صحنه اقتصادی منطقه خلیج فارس خارج شد و مجددا به وضعیت پیش از حضور پرتغالی ها برگشت، که عمده اقتصاد آن متکی بر تجارت محلی و بومی و صید ماهی و مروارید و کشتیرانی بود. با افول بندر کنگ و به وجود آمدن شرایط جدید، زمینه مناسبی برای رشد و ترقی «بندر لنگه» فراهم آمد و این روستای کوچک که در چند کیلومتری بندر کنگ قرار

داشت، با مهاجرت گسترده تجار لارستانی و سبعه ای و اوزی و بستکی و شیعیان بحرین و تاجران آن نواحی به دلیل حملات گسترده امام مسقط و عتوبیها و سرمایه گذاری مهاجران در این بندر به عنوان همسایه و رقیب اصلی بندر کنگ به تدریج از رشد و شکوفایی برخوردار شد و از آن پس «بندر لنگه» که در دوره صفویه از اهمیت
چندانی برخوردار نبود ، زمینه و شرایط مناسبی برای رشد و ترقی یافت و جانشین بندر کنگ در تجارت دریایی گردید. کیفیت این جابجایی و نحوه رشد و ترقی این بندر در بخش بعدی مورد بررسی قرار می گیرد.

آشنایی با کانون های تجارت دریایی معاصر بندرلافت

غرب شبه قاره هند

دریانوردان قدیم لافت عمده سفرهای دریایی خود به شبه قاره هند را به شهرهای سواحل غربی هندوستان انجام می دادند عمده ترین آن استان شهرهایی بود که در ناحیه ملیبار قدیم یا مدرس واقع شده بودند . مبدا و مقصد سفرهای دریایی دریانوردان لافتی به هندوستان بندر بصره و هرمز و عمدتا به مقصد بنادر کالیکوت و بمبئی وجامنگروبمبورو کراچی بود .
خرمای بصره و میناب از جمله اقلامی بود که به هندوستان بارگیری می شد . خرمای میناب با کشتی های کوچک به نزدیکی جزیره هرمز آورده می شد و سپس بر روی کشتی های باربری بزرگ به مقصد شبه قاره بارگیری می شد . ادویه و چوب و سنگ آسیاب و میوه هایی مانند نارگیل و پارچه و طناب کمبار که از الیاف درخت نارگیل تهیه می شد و وسایل ساخت جهازهای

بادبانی آن زمان از جمله اقلامی مهمی بود که به مقاصد بنادر ایران و عراق بارگیری می گردید .

سفرهای دریایی به هندوستان عمدتا در نیمه دوم سال انجام می شد که اقیانوس کمی آرام تر بود .

کشتی های لافتی بعد از یک سفر دریایی چند ماهه نیاز به تعمیرات پیدا می کردند که اینکار در بنادر ملیبار انجام می گرفت .

کالیکوت



کالیکوت شهری در ایالت کرالا در کشور هندوستان است. این شهر زمانی پایتخت ناحیه مالابار بود. دریانوردان ایرانی و عرب و بعدها اروپایی به این شهر بندری رفت‌وآمد داشتند و به تجارت می‌پرداختند. کالیکوت نخستین شهر هند بود که واسکو دا گاما، کاشف راه دریایی هند، به آن پا نهاد. از قرن شانزدهم میلادی به بعد کالیکوت از مراکز مهم تجارت ادویه جهانی به‌شمار می‌رفت.

واژه انگلیسی calico به معنی نوعی پارچه چلوار یا چیت از نام این شهر گرفته شده است.

ابن بطوطه سیاح عرب در سفرنامه اش این شهر را چنین توصیف نموده است:



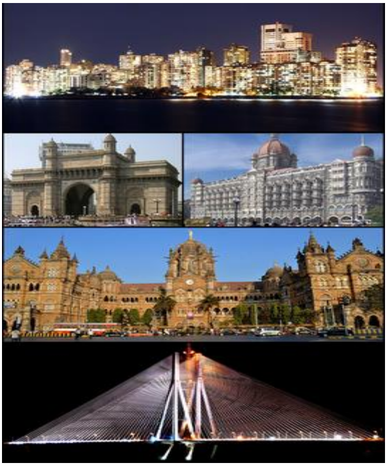
قالیقوط. کالکوت . شهری به ملیباریکی از بزرگترین بندرهای ممالک ملیبار است و اهل چین و جاوه و سیلان و مهل (مالادیو) و یمن و فارس به آنجا روی می آورند و بازرگانان ممالک مختلف در آن جمع میشوند و بندر آن از بزرگترین بنادر دنیا بشمار می آید.

مالابار نام تاریخی ناحیه‌ای از هند است که بخش شمالی ایالت کرالا و بخش‌های ساحلی ایالت کارناتاکا فعلی را در بر می‌گرفت. شهرهای بندری کالیکوت و کوچین از این ناحیه به شمار می‌رفتند.

این ناحیه در دوره تسلط کمپانی هند شرقی بریتانیا به نام «ناحیه مدرس» خوانده می‌شد و در تقسیمات کشوری در زمان استعمار بریتانیا «ناحیه مالابار» نامیده شد.

دریانوردان ایرانی و عرب آنجا را «ملیبار» نیز نامیده‌اند.

بمبئی



شهر بمبئی یکی دیگر از شهرهای مهم تردد دریانوردان لافتی به هندوستان بود . عمده خرید و فروش در این شهر در دو بازار بازار بندیرا و بازار کلابه انجام می شد .
مومبای با نام پیشین بمبئی پایتخت ایالت ماهاراشترا است بمبئی پرجمعیت ترین شهر هند و دومین شهر بزرگ هند پس از دهلی نو میباشد .

بمبئی در زبان هندی به معنای ساحل خوب است. این نام را استعمارگران پرتغالی بر این شهر نهادند. در سال نام این شهر به «مومبای» تغییر یافت که نام یکی از خدایان زن هندی است. اما در خارج از هند، این بندر بزرگ همچنان به بمبئی معروف است.

این شهر با وسعتی برابر ٦٠٣ کیلومتر مربع و جمعیتی بالغ بر ١٣،٣ میلیون نفر (در سال ٢٠٠٦) یکی از چهار شهر بزرگ و پرجمعیت کشور هندوستان و ٦ شهر پرجمعیت دنیا است. این شهر در غرب کشور هند در ساحل دریای عرب واقع شده‌است. مومبای یکی از شهرهای بزرگ و پرجمعیت هندوستان و پایتخت تجارتی آن به‌شمار می‌رود.

شهر مومبای بزرگترین بندر هند در ساحل غربی این کشور است. این شهر در واقع مرکز بانکداری، تجارت، مبادلات مالی، بازرگانی و صنعت کشتی‌سازی هند به‌شمار می‌رود. تمرکز امور اقتصادی و تجاری در مومبای پس از استقلال هند نیز ادامه یافته و به عنوان شاهراه ارتباطی هند با ایران و جهان عرب اهمیت راهبردی خود را حفظ کرده‌است. بندر مومبای، بزرگترین مرکز تولید پارچه‌های پنبه‌ای و فیلم‌های سینمائی شبه قاره هند است و از این رو به «بالیود» نیز شهرت دارد.

در حال حاضر از جمعیت حدود ۷۰ میلیون نفری ایالت مهاراشترا بیش از ۲۰ درصد زیر خطر فقر زندگی می‌کنند و خود مومبای بزرگترین جمعیت کپرنشینان هند را در خود جای داده‌است. درآمد سرانه در هند حدود ۱۰۸۹ دلار می‌باشد، لیکن ایالت مهاراشترا با داشتن بیشترین سهم در اقتصاد یک تریلیون دلاری هند رتبه یازدهم را در مقیاس درآمد سرانه در بین ایالت‌های هند داراست. جمعیت شهر، همراه با حومه‌اش به حدود بیست میلیون نفر می‌رسد. شدیدترین جلوه‌های تضاد طبقاتی جامعه هند را می‌توان در این شهر یافت. از یک سو صاحبان ثروت‌های سرشار در این شهر زندگی می‌کنند و از سوی دیگر توده‌های فقیری که حتی قادر به سیر کردن شکم خویش نیستند. بیش از نیمی از جمعیت شهر در حصیرآبادها و حلبی‌آبادها به تیرگی روزگار می‌گذرانند از شهرهای بسیار آلوده جهان می‌باشد.

مومبای از اتصال ۷ جزیره به یکدیگر در زمان حضور بریتانیا در هند به وجود آمده‌است. بسیاری از شهروندان هندی از ایالت‌های مختلف به امید فرصت‌های شغلی به این شهر مهاجرت می‌کنند. از همین رو تعداد ساکنان این شهر در روز ۳ میلیون نفر بیش از ساکنان در شب برآورد می‌شود. در زمان استعمار انگلیس

بر هند، مومبای مرکز بخش‌های اداری و حکومتی انگلستان در شبه قاره هند به شماره رفته و از نظر انگلستان «دروازه هند» بود. امروزه مومبای یکی از مراکز بزرگ تجاری، فرهنگی و گردشگری هندوستان است.

این شهر با وسعتی برابر ٦٠٣ کیلومتر مربع و جمعیتی بالغ بر ١٣،٣ میلیون نفر (در سال ٢٠٠٦) یکی از چهار شهر بزرگ و پرجمعیت کشور هندوستان و ٦ شهر پرجمعیت دنیا است. این شهر در غرب کشور هند در ساحل دریای عرب واقع شده‌است. مومبای یکی از شهرهای بزرگ و پرجمعیت هندوستان و پایتخت تجارتی آن به‌شمار می‌رود.

شهر مومبای بزرگترین بندر هند در ساحل غربی این کشور است. این شهر در واقع مرکز بانکداری، تجارت، مبادلات مالی، بازرگانی و صنعت کشتی‌سازی هند به‌شمار می‌رود. تمرکز امور اقتصادی و تجاری در مومبای پس از استقلال هند نیز ادامه یافته و به عنوان شاهراه ارتباطی هند با ایران و جهان عرب اهمیت راهبردی خود را حفظ کرده‌است. بندر مومبای، بزرگترین مرکز تولید پارچه‌های پنبه‌ای و فیلم‌های سینمائی شبه قاره هند است و از این رو به «بالیود» نیز شهرت دارد.

در حال حاضر از جمعیت حدود ٧٠ میلیون نفری ایالت مهاراشترا بیش از ٢٠ درصد زیر خطر فقر زندگی می‌کنند و خود مومبای بزرگترین جمعیت کپرنشینان هند را در خود جای داده‌است. درآمد سرانه در هند حدود ١٠٨٩ دلار می‌باشد، لیکن ایالت مهاراشترا با داشتن بیشترین سهم در اقتصاد یک تریلیون دلاری هند رتبه یازدهم را در مقیاس درآمد سرانه در بین ایالت‌های هند داراست. جمعیت شهر، همراه با حومه‌اش به حدود بیست میلیون نفر می‌رسد. شدیدترین جلوه‌های تضاد طبقاتی جامعه هند را می‌توان در این شهر یافت. از یک سو صاحبان ثروت‌های سرشار در این شهر زندگی می‌کنند و از

سوی دیگر توده‌های فقیری که حتی قادر به سیر کردن شکم خویش نیستند. بیش از نیمی از جمعیت شهر در حصیرآبادها و حلبی‌آبادها به تیرگی روزگار می‌گذرانند از شهرهای بسیار آلوده جهان می‌باشد.

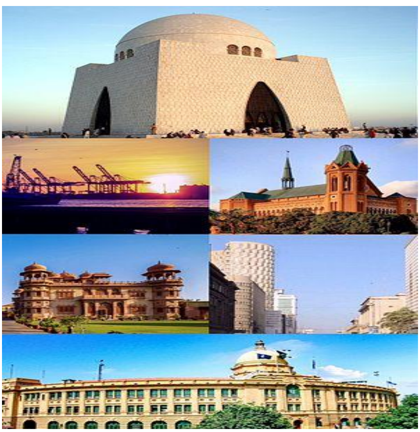
مومبای از اتصال ۷ جزیره به یکدیگر در زمان حضور بریتانیا در هند به وجود آمده‌است. بسیاری از شهروندان هندی از ایالت‌های مختلف به امید فرصت‌های شغلی به این شهر مهاجرت می‌کنند. از همین رو تعداد ساکنان این شهر در روز ۳ میلیون نفر بیش از ساکنان در شب برآورد می‌شود. در زمان استعمار انگلیس بر هند، مومبای مرکز بخش‌های اداری و حکومتی انگلستان در شبه قاره هند به شماره رفته و از نظر انگلستان «دروازه هند» بود. امروزه مومبای یکی از مراکز بزرگ تجاری، فرهنگی و گردشگری هندوستان است.

این شهر با وسعتی برابر ٦٠٣ کیلومتر مربع و جمعیتی بالغ بر ۱۳،۳ میلیون نفر (در سال ٢٠٠٦) یکی از چهار شهر بزرگ و پرجمعیت کشور هندوستان و ٦ شهر پرجمعیت دنیا است. این شهر در غرب کشور هند در ساحل دریای عرب واقع شده‌است. مومبای یکی از شهرهای بزرگ و پرجمعیت هندوستان و پایتخت تجارتی آن به‌شمار می‌رود.

شهر مومبای بزرگترین بندر هند در ساحل غربی این کشور است. این شهر در واقع مرکز بانکداری، تجارت، مبادلات مالی، بازرگانی و صنعت کشتی‌سازی هند به‌شمار می‌رود. تمرکز امور اقتصادی و تجاری در مومبای پس از استقلال هند نیز ادامه یافته و به عنوان شاهراه ارتباطی هند با ایران و جهان عرب اهمیت راهبردی خود را حفظ کرده‌است. بندر مومبای، بزرگترین مرکز تولید پارچه‌های پنبه‌ای و فیلم‌های سینمائی شبه قاره هند است و از این رو به «بالیود» نیز شهرت دارد.

در حال حاضر از جمعیت حدود ۷۰ میلیون نفری ایالت مهاراشترا بیش از ۲۰ درصد زیر خطر فقر زندگی می‌کنند و خود مومبای بزرگترین جمعیت کپرنشینان هند را در خود جای داده‌است. درآمد سرانه در هند حدود ۱۰۸۹ دلار می‌باشد، لیکن ایالت مهاراشترا با داشتن بیشترین سهم در اقتصاد یک تریلیون دلاری هند رتبه یازدهم را در مقیاس درآمد سرانه در بین ایالت‌های هند داراست

کراچی



کراچی از جمله مقاصد تجارت دریانوردی در یک قرن قبل دریانوردان لافتی بوده و قبل از آن گزارشی درباره سفر به این بندر توسط دریانوردان لافتی مشاهده نگردیده است .
کراچی شهری در جنوب ایالت سند است که در سواحل جنوبی این ایالت و در ساحل اقیانوس هند واقع شده‌است. مساحت این شهر ۳،۵۲۷ کیلومتر مربع می‌باشد که شامل قسمت بزرگی از جلگه و اطراف جلگه‌است و با تپه‌هایی در شمال و غربش، شهرنشینی پراکنده را به وجود آورده‌است. دو رود وجود دارد که در همهٔ فصل‌های سال جاری هستند و از ابتدا تا انتها شهر را می‌پیمایند. یکی رودخانه مالیر است که از شرق به سوی جنوب و مرکز شهر کراچی و دیگری رودخانه

لیاری است که از شمال تا جنوب و غرب شهر جریان دارد. بندر کراچی با داشتن ماسه سنگ‌های ساحلی در جنوب غرب شهر از بسیاری از طوفان‌ها و سیلاب‌ها در امان است. جزیره‌ای با نام مانورا در حومه کراچی وجود دارد که صدف خوراکی و تخته سنگ‌های فراوان دارد.

کراچی در حال حاضر بعد از تقسیم شبه قاره بزرگ‌ترین شهر جمهوری اسلامی پاکستان و مرکز ایالت سند این کشور است. این شهر در ناحیه جنوب شرقی پاکستان بر کرانه اقیانوس هند واقع شده و در شمال غربی دلتای سند قرار گرفته‌است. طبق آمار منتشره از سازمان ملل متحد، جمعیت کراچی طبق آمار منتشر شده سال ۲۰۱۷ میلادی ۱٤،۹۱۰،۳۵۲ نفر بوده‌است که از این لحاظ پرجمعیت‌ترین شهر پاکستان چهارمین شهر پر جمعیت جهان محسوب می‌گردد.

یمن

یمن کشوری است در همسایگی عربستان که از زمان‌های قدیم موقعیت خاص داشته‌است. یمن از قدیم ناحیه‌ای آباد و خرم و با نعمت بسیار و دارای جنگل‌ها در نقاط کوهستانی و در نقاط دیگر نخلستان‌ها و باغ‌ها میوه گوناگون می‌باشد. مشهور است در کتاب‌های تاریخ ذکر داستان سد تاریخی‌اش که بنام سد مأرب شده‌است. در آن دوران کشور یمن «عربستان خوشبخت» نامیده می‌شده‌است.

در یمن به دلیل باران‌های منظم زمین‌های زیر کشت و کشاورزی پر رونق بوده‌است؛ بنابراین جمعیت انبوه در آنجا سکونت یافتند و در نتیجه روستاها و شهرها را پدیدآوردند. گردآمدن مردم بسیار در آن خطّه حاصلخیز صدها سال پیش از میلاد مسیح، دولت‌هایی را به‌وجود آورد و تمدنی را در آنجا پی افکند.

عدن



عمده تجارت دریانوردان لافتی در شهرهای بندری عدن انجام می گرفت . عَدَن یکی از جنوبی‌ترین شهرهای یمن و مرکز استان عَدَن در کشور یمن در شبه جزیره عربستان است. این شهر در ساحل خلیج عدن واقع شده‌است.

عدن تنها راه حجاج لافتی برای سفر حج بوده است و یکی از بنادری بود که دریانوردان لافتی در سفر به افریقا در آن توقف داشته اند . تجارت قهوه خلیج فارس ونوع بز عدنی و رفت و برگشت حجاج از جمله این موارد می باشد.

شرق افریقا

عمده تجارت دریانوردان لافتی با افریقا تجارت چوب چندل بود .چندل نام نوعی چوب می‌باشد که از آن به عنوان تیرهای چوبی برای پوشش فضاهای مختلف بسته بهره گرفته شده‌است. دسترسی به این نوع چوب که در برابر رطوبت مقاوم است .با وجود اینکه دریانوردان عرب عمانی در آن زمان بخش بزرگی از تجارت برده خلیج فارس را انجام می دادند اما هیچ موردی از تجارت برده توسط تجار و دریانوردان لافتی از شرق افریقا مشاهده نگردیده است.عمده تجارت دریایی لافت قدیم با کشور کنیا و سومالی بوده است

کنیا

کشور کنونی کنیا در شرق قاره افریقا از جمله دورترین مقاصد دریانوردی دریانوردان قدیمی لافت بود . شهرهایی مانند بمباسه و لامو(lamu) از جمله مهمترین مقاصد تجارت دریایی آنها بود.

بمباسه(مومباسا)



مومباسا دومین شهر پرجمعیت کنیا به حساب می‌آید و مرکز صنعت گردشگری در ناحیه ساحلی است.
این شهر حدود ۷۲۷،۸۴۲ نفر جمعیت دارد و در جزیره کوچک مومباسا قرار دارد که توسط پل نیالی، راه ماکوپا که از میان آب می‌گذرد و سرویس قایق لیکونی به سرزمین اصلی متصل است.
ساکنان اصلی شهر را مسلمانان میجیکندا و سواحلی تشکیل می‌دهند. بیشتر اطلاعات اولیه درباره مومباسا از تاریخ نگاران پرتغالی است که در قرن شانزدهم میلادی نوشته شده اند.

ابن بطوطه ، دانشمند و مسافر مشهور مراکشی در سفر خود به سواحل سواحیلی از این منطقه بازدید کرد و برخی از شهرها را ذکر کرد ، اگرچه فقط یک شب ماند. وی خاطرنشان کرد که مردم مومباسا مسلمانان شافعی ، مذهبی ، قابل اعتماد و صالح بودند. مساجد آنها از چوب ساخته شده و با مهارت ساخته شده است.
تاریخ دقیق تأسیس این شهر مشخص نیست ، اما سابقه طولانی دارد. کتاب های تاریخ مدرسه کنیا ، تاسیس مومباسا را سال 900 میلادی قرار داده اند. همانطور که جغرافی دان عرب الدریسی در سال 1151 از آن نام می برد ، این شهر باید در قرن دوازدهم یک شهر تجاری مرفه بوده باشد.

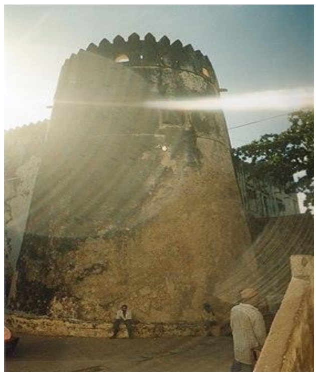
در قدیم مومباسا مرکز مهمی برای تجارت ادویه ، طلا و عاج بود. پیوندهای تجاری این کشور تا هند و چین رسیده است و مورخان شفاهی امروز نیز می توانند این دوره از تاریخ محلی را به یاد بیاورند. تاریخ هند نشان می دهد که بین مومباسا و چولاس هند جنوبی روابط تجاری وجود داشته است.، مومباسا یک گره اصلی در شبکه های تجاری پیچیده و بسیار گسترده اقیانوس هند بود ، صادرات اصلی آن عاج ، ارزن ، کنجد و نارگیل بود

لامو



Lamu Town یاlamu شهری کوچک در جزیره Lamu است که به نوبه خود بخشی از مجمع الجزایر Lamu در کنیا است. در 341 کیلومتری جاده واقع در شمال شرقی مومباسا که به اسکله موکوو ختم می شود ، از آنجا کانال کانال باید عبور کند تا به جزیره لامو برسد.

این شهر شامل قلعه لامو در ساحل است که زیر نظر فومو مادی بن ابی بکر ، سلطان پته ساخته شده و پس از مرگ وی در اوایل دهه 1820 تکمیل شد. لامو همچنین 23 مسجد از جمله مسجد ریاضه که در سال 1900ساخته شده است.



در طی دوره از اواخر قرن 17 تا اوایل قرن 19 عصر طلایی این شهر است. لامو به عنوان جمهوری تحت شورای بزرگان موسوم به یومبی اداره می شد که از کاخی در این شهر حکمرانی می کرد. امروزه چیز کمی از کاخ بغیر از یک زمین تخریب شده وجود ندارد. در این دوره ، لامو به مرکز شعر ، سیاست ، هنر و

صنایع دستی و همچنین تجارت تبدیل شد. بسیاری از بناهای شهر در این دوره به سبک متمایز کلاسیک ساخته شده اند. لامو گذشته از تجارت و هنرهای پر رونق خود ، به یک مرکز ادبی و مکتبی تبدیل شد.

سومالی

دریانوردان قدیم لافتی در سفرشان به شهرهای کنیا در بنادر کشور کنونی سومالی نیز وارد می شدند عمده ترین بندر سومالی که در قدیم جهازهای بادبانی لافتی بدان تردد داشته اند بنادر براوه یا بر اوا وموگادیشو بود .

مگادیشو

موگادیشو بزرگترین شهر سومالی است. این شهر بندری مرکز تجاری و مالی



این کشور نیز هست. صنایع غذایی، نوشیدنی‌ها و ریسندگی و بافندگی صنایع اصلی این شهر به‌شمار می‌آیند. موگادیشو از طریق جاده با کنیا و اتیوپی مرتبط است و یک فرودگاه بین‌المللی دارد. از بناهای قدیمی آن می‌توان به مسجد فخرالدین (۱۲۶۹ م) و کاخ گارسا که در اواخر سده نوزدهم برای حاکم محلی سلطنت زنگبار ساخته شد . این شهر در سده دهم میلادی توسط ایرانیان و اعراب مهاجر بنا شد که این مهاجران بعدها با مردم

محلی درآمیختند. از درهم آمیختن مردم بومی بوشمن با کوشی‌ها و سپس ایرانیان و اعراب مهاجر به منطقه، قوم ویژه‌ای به نام قوم بنادری پدید آمده که ساکنان موگادیشو و اطراف را تشکیل می‌دهند.

موگادیشو در منطقه‌ای به نام بنادر واقع شده‌است و نام آن برگرفته از واژه عربی–فارسی «مقعدِ شاه» به معنی سکونتگاه شاه است که نشان‌دهنده تأثیری است که این محل از بازرگانان ایرانی گرفته‌است. نام منطقه بنادر نیز از واژه فارسی بندر گرفته شده و به دو بندر براوه و موگادیشو اشاره داد و اهمیت این دو بندرگاه را برای بازرگانان ایرانی نشان می‌دهد.

در قدیم بازرگانان شیرازی از ایران، و اعراب خلیج فارس و عمان در سراسر کرانه‌های شرق آفریقا و ازجمله در موگادیشو رفت‌وآمد داشتند و سکونتگاه‌هایی نظیر «مقعد شاه» (اقامتگاه شاه = موگادیشو) و زنگبار (از واژه فارسی و به معنی کرانه سیاهان) بنا کردند. در دوران طلایی اسلام در سده‌های میانه این شهر مرکز حکومت مظفری‌ها شد.

ابن بطوطه، جهانگرد مراکشی، پس از دیدار از عدن در سال ۱۳۳۱ م. از طریق دریا راهی سواحل شرقی آفریقا شده و در آنجا بود که با نوع دیگری از حکومت– که همان شهرهای بندری با جمهوری‌های سوداگرانه بودند– آشنا شد. موگادیشو نخستین جایی بود که ابن بطوطه از آن دیدار کرد. خود می‌گوید: «موگادیشو شهری بس بزرگ است، مردمانش سوداگر و بسیار ثروتمندند، آنها صاحب رمه‌هایی بزرگ از شتران و گوسفندانند، در اینجا مردم به تولید منسوجاتی می‌پردازند که بسیار شهرت و مرغوبیت دارد و به مصر و دیگر نواحی اطراف صادر می‌گردد.»

به محض اینکه ابن بطوطه در موگادیشو اقامت گزید، سلطان آنجا برای وی دو هدیه خوشامدگویی کوچک فرستاد. یکی بشقابی بود پر از برگ تنبول و فونل

areca huts و دیگری یک شیشه گلاب دمشقی، هدیه نخست در واقع نوعی هدیه سنتی و مذهبی مصریان برای خوشامدگویی بود– رسمی که در سرتاسر شرق آفریقا رواج داشت– و هدیه دوم یا گلاب دمشقی– که برای تطهیر دستها به کار می‌رفت.

بر اوا

بر اوا یا به سومالیایی: Baraawe همچنین به باراو و براوا نیزمعروف است ، پایتخت ایالت جنوب غربی سومالی است این شهر به عنوان یک شهر بندری در جنوب غربی منطقه شبل سفلی سومالی عمل و روبه روی دریای سومالی ، باراوا به عنوان بندر اصلی ایالت جنوب غربی عمل می کند.



شهر باراوا در حدود سال 900 میلادی توسط Aw-Ali تاسیس شد.در اوایل سال 900 بعد از میلاد ، قبل از اینکه او–علی باراوا را تأسیس کند ، منطقه وسیعی را بین Goobwayn و Baraawe مشاهده کرد. اوعلی به دنبال مکانی بود که به بهترین وجهی با نیازهای خانواده اش مطابقت داشته باشد او–علی با کمک هم خانواده های خود منطقه ای جنگلی را پاکسازی کرد. تاریخ شفاهی که مربوط به قبل از مهاجرت Aw-Ali به شهر Baraawe است ، بیشتر مردم تون

و حیوانات آنها در این منطقه ای زندگی می کردند که Baraawe و اطراف آن را احاطه کرده بود. در واقع ، حضور تونی در این سرزمین نقش بسیاری در تصمیم Aw-Ali برای انتخاب Baraawe به عنوان محل اقامت خود داشت. اکثر مورخان تشخیص داده اند که اوو علی خود از طایفه تون بوده است.

حوزه خلیج فارس و دریای عمان

بخش مهم تجارت غیر اقیانوسی دریانوردان لافتی در محدوده دریای عمان انجام می گرفت که از کشور عمان کنونی شروع می شد و به کویت و بصره خاتمه پیدا می نمود.

عمان

ارتباطات دریانوردی قدیم لافت با عمان نسبت به دیگر مناطق حاشیه ایی خلیج فارس بیشتر بود .



عمان دروازه ورود کشتی های لافتی به اقیانوس هند بود و همچنین از لحاظ تاریخی لافت روابط سیاسی خیلی نزدیکی با دولت مسقط داشتند وبندر لافت برای سالها در اجاره دولت بوسعیدی عمان بود.

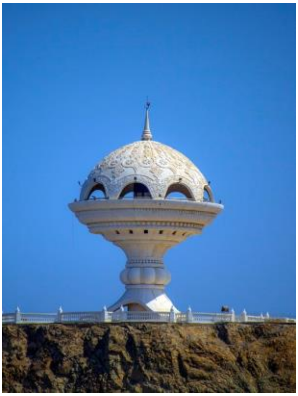
لافت بعد از شکست قواسم و خروج انها از لافت سالها با قیمت 1500 روپیه سالیانه در اجاره دولت مسقط بود و در

واقع یکی از بنادر شمالی تجارت دریایی عمان با بخش های شمالی خلیج فارس را تشکیل می داد.

عمده بنادر تردد کشتی های لافتی در عمان قدیم بندر مسقط و بنادر استان صحار و باطنه بودند.

مسقط

مسقط در زبان عربی به معنای محل سقوط است. نویسندگان یونانی و نویسندگان زیادی در قرن نوزدهم به این نام در مفهوم دریانوردی آن اشاره کرده‌اند، به معنای پهلو گرفتن کشتی‌ها یا افتادن لنگر. از دیدگاه برخی از زبان شناسان نام «مسقط» از واژه پارسی باستان «مشکت» به معنی «بوی تند» گرفته شده‌است.



از قرن هفتم میلادی ، مسقط یک گذرگاه تجاری مهم ، چهارراهی برای توزیع تجارت و مرکزی برای عملیات حمل و نقل بوده است. در قرن پانزدهم میلادی ، مسقط بندر اصلی عمان شد. پس از پیشی گرفتن از بندرقلهات ، محموله های دریایی در بندر مسقط افزایش یافت و کشتی های تجاری عظیمی که در بندر قالحات در دوره بارندگی های موسمی در آن جا نداشت ، به مسقط رفت و آمد می کردند. در سالهای 1550 میلادی و 1581 میلادی ، عثمانی ها سعی کردند مسقط را از پرتغالی ها خارج کنند ، در اوایل قرن هفدهم ، عمانی ها و

توانستند پرتغالی ها را از این کشور بیرون کنند.قویترین سنگر پرتغالی ها و آخرین آنها که سقوط نمود همین شهر مسقط بود.
فعالیتهای تجاری و دریانوردی عمان در اواخر قرن 18 به اوج خود رسید. مسقط یک مرکز تجاری درجه دو بود که کالاها از جنوب غربی آسیا و شرق آفریقا به آنجا می آمد. تجارت عمان همچنین با مراکز تجاری اصلی در اقیانوس هند مرتبط بود. در آن زمان: کلکته ، مالاگا و باتاویا ، که کشتی های اروپایی برای حمل مستقیم کالا به مراکز تجاری اروپا و آمریکا مانند: لندن ، آمستردام و نیویورک به آنجا می آمدند. بندر مسقط نیز اسکله ای برای کشتی های اروپایی شد. گزارشی از آژانس انگلیسی در بصره نشان می دهد که بندر مسقط از هر بندر دیگری که در خلیج واقع شده است غنی تر و مرفه تربوده است.

در سال 1793 میلادی ، پایتخت از روستاق به مسقط منتقل شد. بندر مسقط تجارت قهوه را در انحصار خود داشت. جایی که به ایران و عراق صادر می شد ، و در سال 1790 ، دو ناظر انگلیسی اظهار داشتند که "مسقط از همه بندرهای دیگر در خلیج فارس ثروتمندترین و مرفه ترین بندر بود و مکانی است که تجارت باید رونق یابد." در بازار مسقط از مبادله کالاهای لوکس استفاده می شد. مانند مروارید ، و کالاهای اصلی مانند غلات ، قهوه ، ماهی و میوه نیزدر بازار موجود بود وهمچنین کالاهای تولید شده در هند ، که مهمترین آنها منسوجات پنبه ای بوده است.
فعالیت تجارت و ناوبری در مسقط در فاصله بین 1750 - 1800 میلادی افزایش یافت. که باعث شد در آغاز قرن 19 از موقعیت بزرگی برخوردار شود ، و یکی از دلایل این فعالیت حفاظت و رفتار خوبی است که سلطان مسقط نسبت به به تجار خارجی انجام می داد. در بندر ، تجار ، صرافان ، کشتی

صاحبان و دلالان ازنژادها و مذاهب مختلف در مسقط گرد هم آمده بودند ، جایی که ارمنی ها ، فارس ها ، یهودیان ، آلبانیایی ها و اروپایی ها از ملیت های مختلف بودند

در سال 1800 میلادی ، نمایندگی دولت انگلستان در مسقط تأسیس شد. نقش اصلی بندر مسقط در طول قرن نوزدهم صادرات مجدد بود. برنج و پنبه وارداتی از هند ، مروارید از جلفار ، قهوه از یمن ، توتون و فرش از ایران صادرات دوباره می شد. شیرینی های عمانی و باله های کوسه ، یک بازار محبوب در چین داشتند نیز مجدداً صادر می شد. سالی یکبار بین 8 تا 10 کشتی بزرگ و حدود 20 کشتی کوچک به جده رفت و آمد داشتند و خرما ، کالا و زائران ایرانیان را حمل می کردند. پس از دو ماه ، این کشتی ها از طریق موچا یا حدیده به مسقط باز می گردند. زائران شمش طلا را با پول یمنی عوض می کنند. تجارت قهوه یکی از مهمترین صادرات عمان بود. قهوه مخصوص مردم مسقط و قبایل داخلی عمان بوده و بقیه با کشتی های کوچک به بحرین ، بصره و جاهای دیگر در خلیج فارس ارسال می شد.

تجارت دریایی بندر مسقط با جهان با ظهور کشتی های بخار از رونق افتاد و به حاشیه رانده شد

ساحل باطنه و بندر صحار



یکی از مناطق تجارت دریایی لافت با عمان در منطقه سحار و باطنه انجام می گرفت و عمده کالای که کشتی های لافتی قدیم برای تجارت از این منطقه به شبه قاره و ایران برای صادرات مورد استفاده قرار می دادند حلوای عمانی و مس بود.

باطنه نام منطقه گسترده‌ای در کشور پادشاهی عمان است. این منطقه به (ساحل الباطنۀ) مشهور است، این منطقهٔ گسترده در کرانهٔ ساحلی دریای عمان قرار دارد، امتداد منطقه باطنه از خطمه ملاحه رو بسمت شمال، تا آغاز رأس الحمراء در جنوب، و ما بین کوه حجر غربی، در غرب، و خلیج عمان در شرق پایان می‌یابد.

منطقه باطنه منطقه‌ای حاصلخیز و برای کشاورزی بسیار مناسب و آب زیر زمینی اش شیرین است

اهمیت منطقه باطنه از آنجاست که چند بندرگاه و «اسکله» بزرگ و تجارتی وجود دارد و منطقه عبور بین شرق و غرب و ترانزیت کالای مختلف است، و مرکز صادرات مس از در دوران گذشته تا امروز بوده‌است. این بنادر در کرانه اقیانوس هند واقع شده‌است.

صحار یکی از بخش‌های منطقه باطنه‌است. این شهر یکی مراکز مهم منطقه باطنه‌است و ۲۳۰ کیلومتر از مسقط فاصله دارد.



این شهر قبل از اسلام و در دوران حکم پادشاهان جیفر و عبد دو پسران آل جلندی پایتخت عمان بوده‌است. شهر صحار در دوران قدیم از مهم‌ترین مناطق تولید مس و صادرات آن بوده‌است. اما بعد از اسلام صحار مرتبه پایتختی کشور از دست می‌دهد، اما این شهر به عنوان بزرگ‌ترین بندر تجارتی باقی می‌ماند؛ و یکی از بزرگ‌ترین بنادر تجارتی منطقه به‌شمار می‌آید در آن دوران، تا جائیکه با دوبندر بزرگ آن دوران سیراف و بصره رقابت داشته‌است. امروزه شهر صحار شهری آباد و پر رونق است.

کویت

کویت از دو جهت دارای اشتراکات تجاری با تجارت و دریانوردی لافت دارد اول بخاطر صنعت کشتی سازی بوم سفار دوم بخاطر تجارت مروارید با هندوستان دانش ساخت بوم سفار به عنوان بزرگترین کشتی تجاری اقیانوس پیما آن دوران در خلیج فارس از قدیم در کویت و لافت قرار داشته است.



مراسم عزوا نیز به عنوان هنر دریانوردی خلیج فارس پیوندی را بین دریانوردان لافتی و کویتی ایجاد کرده بود تا جایی که در مقطعی از تاریخ عزواکنان لافتی برای اجرا مراسم عزوا به کویت دعوت می شدند.

نماد حکومتی دولت کویت بوم سفار می باشد. دریانوردان لافتی از کویت بیشتر قماش یا همان مروارید برای فروش به هندوستان حمل می کردند .

تاریخ پایه‌گذاری کویت به شیخ براک بن غریر آل‌حمید، شیخ قبیله بنی خالد و فرمانروای امارت احساء می‌رسد که در پایان سال ۱۱۱۰ هجری دژی را با نام کوت برای انباشت آذوقه و همچنین انبار کردن جنگ‌افزار ساخت که پس از آن نام کویت از آن گرفته شد و سپس این شهر در زمان شیخ سعدون بن محمد آل‌حمید به خاندان آل صباح بخشیده می‌شود.



بازرگانی کویت در قدیم بیشتر بدست ایرانیان به ویژه مردم بوشهر و خوزستان انجام می‌شد. در آغاز رشد شهر، چند صد خانوار بهبهانی نیز از هر صنف در این بندر ساکن شدند.
تاریخ اقتصاد کویت به قرن هفدهم باز می گردد، زمانی که شهر کویت به عنوان یک بندر تجاری در سواحل خلیج عربی تأسیس شد که به تبدیل کویت به عنوان شهری تجاری که نقش مهمی در تجارت منطقه ای ایفا می کرد کمک کرد. بازار تجار، بازار مناخ، بازار وقف، بازار حرم و بسیاری از بازارهای تخصصی در زمینه خاصی که در اوایل قرن بیستم ساخته شد، مانند: بازار الصریف، بازار خریز، بازار پرندگان، آرد. بازار، بازار ساعت، بازار جت، بازار خرما.

قبل از کشف نفت، کویتی ها غواصی مروارید را به عنوان منبع امرار معاش انجام می دادند و این حرفه به ایجاد صنعت دریایی کمک کرد. بوم سفار یکی از بهترین و معروف ترین کشتی های کویتی است که بخشی از نشان کویت شده است .

امارات متحده عربی

دبی



امارات متحده عربی یک ائتلاف از هفت شیخ‌نشین کوچک به نام‌های ابوظبی (پایتخت)، دبی، شارجه، عجمان، فجیره، رأس‌الخیمه و ام‌القوین است که پس از استقلال از بریتانیا در ۲ دسامبر ۱۹۷۱ شکل گرفت. عمده تجارت دریایی معاصر لافت با بندر دبی بوده است . بزرگ‌ترین شهر کشور امارات متحده عربی است.

دبی یکی از شهرهایی است که تجارقدیم لافت هم برای تجارت و هم برای زندگی به آنجا مهاجرت نمودند . بخصوص در اواخر سلسله قاجاریه که جزیره قشم وضعیت مناسبی نداشت و کشورهای حوزه خلیج فارس در حال شکل گیری بودند و دبی و کویت به گزینه های مهاجرت این تجار لافتی تبدیل شد. در دوران پهلوی و بعد از انقلاب نیز دبی به مهمترین بندر تجارت دریایی لنج های لافتی در آمد و تاکنون نیز بر همین رویه می باشد.

دبی در سال ۱۸۳۳ به دست شیخ مکتوم بن بطی بن سهیل آل مکتوم به‌طور رسمی به عنوان یک شهر بنیان نهاده شد. دبی جدید از زمانی که بریتانیا آن را در سال ۱۹۷۱ ترک کرد شروع به شکل گرفتن کرد. در این زمان، دبی به همراه ابوظبی و ٤ شیخ‌نشین دیگر کشور امارات متحده عربی را پایه‌گذاری کردند.

یک سال بعد شیخ‌نشین رأس‌الخیمه به کشور امارات پیوست اما قطر و بحرین تصمیم گرفتند که هرکدام یک کشور خودکفا باشند.

امروزه دبی به عنوان یک شهر جهانی و بازرگانی موفق و مهم در منطقه جای خود را پیدا کرده‌است.

عمده بار صادراتی لنج های قدیم لافتی به دبی در قبل از انقلاب شامل موارد زیر بود :

خرمای میناب و رودان ، انبای میناب و رودان – میگو خشک – مهیاوه لاری – سوراغ هرمزی ، ، برنج ، آرد ، سیگار ایرانی ، میوه ، لامپ های رنگی ، انگور گدار سورمند که توی ظرفی به نام لوده بود.. که ظرفی بافتنی بو

عراق

بصره



بندر بصره یکی از بنادر اصلی تجارت دریایی لافت قدیم بوده است . دریانوران لافتی قبل عزیمت به سفر گپ یا بزرگ که بیشتر تجارت با شبه قاره هند و افریقا را در بر می گرفت عمده بارخرمای خودشان را از بصره قدیم تهیه می کردند و در بازگشت هم سنگ آسیاب و ادویه جات و صنایع دستی برای فروش به بصره که دروازه عراق آن زمان بود را حمل می نمودند .
بندرخرمشهر نیز در هنگام عزیمت به بصره از کانون های تجارت تجار لافتی محسوب می شد.

بصره یکی از شهرهای عراق است که در منتهی الیه جنوب عراق در کرانه غربی شط العرب واقع شده است. این شهر مرکز اداری و سیاسی استان بصره است. جمعیت آن بر اساس برآوردهای انجام شده در سال 2014 حدود 1.5 میلیون نفر و 1.436.253 نفر بوده است. مردم، بر اساس برآوردهای سال 2018. بصره نیز بندر اصلی عراق است، اگرچه از فقدان خروجی آب های عمیق، که در بندر ام قصر اداره می شود. در آوریل 2017، پارلمان عراق بصره را به عنوان پایتخت اقتصادی عراق به رسمیت شناخت.

بصره شهری باستانی است که توسط عتبه بن غزوان در زمان خلیفه عمر بن الخطاب ساخته شد و اولین شهر اسلامی است که اعراب در خارج از شبه جزیره عربستان ساخته اند و یکی از شهرهای بزرگ عربی است که در آن جایگاه پانزدهم را به خود اختصاص داده است بر اساس آمار سال 2007 جمعیت.

بصره شهر باستانی معروف عراق است که عتبه بن غزوان در زمان خلیفه عمر بن خطاب در سال‌های ١٤ و ١٥ هجری قمری در محل تلاقی رودخانه‌های دجله و فرات بنا کرد. به شط العرب معروف است. گفته شد علت نامیدن آن به بصره این است که عتبه بن غزوان به خلیفه عمر نامه نوشت و از او اجازه گرفت تا آن را مصادره کند و آن را برای او توصیف کرد و گفت: عمر بن خطاب گفت: (این سرزمین بصره است نزدیک آبراهه ها و مراتع و دارکوب). و مراد از بصره در زبان عربی، زمین ستبر و محکم با سنگ های سخت است.

ضرورت تحمیل فتوحات اسلامی بر اعراب مستلزم ایجاد شهرهای نظامی و یا اردوگاههای مسکونی برای خدمت سربازان رزمنده از چند جهت بود که مهمترین آنها این است که رفتن سرباز رزمنده برای دیدار خانواده خود در حد معقول غیرمنطقی بود. فواصل به دلیل مسافت، رسیدن به وطن بسیار طول می کشد و برای بازگشت نیز به همین زمان نیاز دارد و این بدان معناست که نیمی از وقت و تلاش خود را در چنین سفرهای طولانی و طاقت فرسا تلف می کنند که جبهه های جنگ را از طولانی بودن محروم می کند. دوره های غیبت، تدارکات آن، یا راه اندازی لشکرکشی های سریع ناگهانی علیه آن، یا دفع حملات دشمن، یا کمک به بقیه جبهه ها در صورت نیاز. و همچنین یافتن مقرهای دورافتاده در لبه بیابان که دشمن جرأت دستیابی به آن را برای مداوای

مجروحان و گذراندن دوران نقاهت به دور از خطوط مقدم خطرناک و همیشه متحرک نداشته باشد و رزمنده بتواند همسر یا آنچه را که دارد رها کند. از غنایم به دست می‌آورد تا مانع حرکت او در هنگام جنگ نشود. همه این دلایل و دلایل دیگر آنها را به فکر تأسیس چنین شهرهایی انداخت.

بصره در طول تاریخ خود شاهد حوادث مهم تاریخی از جمله جنگ جمل در سال 35 هجری قمری بوده است. شهر بصره نیز از اهمیت ویژه ای برخوردار است زیرا اولین شهری بود که توسط مسلمانان در عراق ساخته شد.
بصره یک شهر اقتصادی بزرگ است، نفت منبع اصلی اقتصاد نه تنها برای شهر بصره بلکه برای کل عراق است، بصره پایتخت اقتصادی عراق محسوب می شود، بنابراین اقتصاد آن تا حد زیادی به صنعت نفت وابسته است. که عراق را به چهارمین ذخایر بزرگ نفت جهان تبدیل می کند که حدود 115 میلیارد بشکه تخمین زده می شود. برخی از بزرگترین میادین نفتی عراق در آن واقع شده است، بیشتر صادرات آن از پمپ بنزین بصره است و دفتر مرکزی شرکت نفت جنوب در این شهر قرار دارد.

کشت نخل در بصره
بصره در یک منطقه حاصلخیز کشاورزی قرار دارد که در آن بسیاری از محصولات اصلی از جمله برنج، ذرت، جو، ارزن، گندم و علاوه بر حضور دام در آن کشت می شود. شهر بصره برای مدت طولانی به کیفیت بالای کشاورزی معروف بود. بصره در دهه شصت قرن گذشته به دلیل بازاریابی شکر شناخته

شده بود، واقعیتی که پس از خساراتی که در سال 1969 متحمل شد، در حقوق قراردادهای انگلیس بسیار مورد توجه قرار گرفت.

«فتنیر» کنسول فرانسه در بصره در سال 1833 می گوید: «حدود صد و پنجاه بغله (کشتی بادبانی) هر ساله در رودخانه بصره (اروندرود) لنگر برای حمل خرما که رکن اصلی ثروت بصره در دهه اول قرن نوزدهم است می انداختند.

اما پس از افتتاح کانال سوئز در سال 1896، صادرات خرما به طور منظم به آمریکا آغاز شد، جایی که کشتی‌های بارگیری شده با خرمای بصره در اواسط سپتامبر هر سال پس از فصل برداشت به حرکت در آمدند. میانگین حمل و نقل حدود شصت تن بود و کل مقدار صادرات را می توان حدود دوازده تن به ارزش دو میلیون فرانک معادل 80 هزار پوند طلای انگلیسی تخمین زد که به این معنی است که ارزش کاررا (یک واحد وزن خرما در بصره معادل 2794 کیلوگرم) بیست و پنج پوند از بین رفته است.

تجارت

تجارت در شهر بصره کارکرد اصلی شهر است، زیرا بندر اصلی کل عراق و نقش مرکز منطقه ای در خدمت بصره و سایر استان ها، به ویژه استان های جنوبی است. تعداد مؤسسات تجاری در آن بیش از 15000 مؤسسه تخمین زده شده است که در سراسر شهر توزیع شده اند.

هرمز قدیم



هرمز قدیم که در محدوده بندر تیاب واقع بوده یکی دیگر از بنادر تامین بار برای سفر بزرگ دریایی تجار لافتی محسوب می شده است . کشتی های بوم لافت در آبهای مجاور بندرگاه ایستگاه می گرفتند و بار خرما میناب از طریق قایق های کوچکتر به کشتی ها منتقل می شد همچنین اگر کشتی ها کمبود اقلام مسافرت دریایی داشته بودند از این بندرگاه تهیه می نمودند .

هرمز نام بندری معتبر در مصب رود میناب با خلیج فارس بوده‌است شهر میناب کنونی بر روی خرابه‌های این بندر ساخته شده‌است. هرمز قدیم در اوایل عهد مغول تجارت پر رونقی داشته‌است. با هجوم مغولان در حدود سال ۷۰۰ هجری، مردم شهر هرمز ابتدا به جزیره قشم و سپس به جزیره هرمز که در آن زمان زرون (معرب آن جرون که بعدها نام بندری در محل بندرعباس کنونی شد و به تلفظ پرتغالی بندر گمبرون خوانده شد) نام داشت کوچ نمودند و شهری در آن بنا کردند و نام آن را به یاد شهر قدیم خود هرمز گزاردند.

به تدریج و طی قرون بعد این شهر نام خود را به همه جزیره داد و بندر جرون (گمبرون بعدی) نام خود را از آن وام گرفت. عظمت شهر و جزیره هرمز به

قدری شد که دو قرن بعد و تا زمانی که توسط پرتغالی‌ها اشغال شد مرکز ولایات خلیج فارس از جمله بحرین بوده‌است.

شاه عباس در سال ۱٦۲۲ میلادی جزیره هرمز و سواحل جنوبی ایران در خلیج فارس را از اشغال پرتغالی‌ها خارج ساخت و شهرهای هرمز و گمبرون را تخریب نمود و بندر عباس فعلی را بر خرابه‌های گمبرون استوار کرد. هرمز امروز به هیچ عنوان رونق گذشته را ندارد.

جزیره کیش(گیس)



جزیره کیش یکی دیگر از مناطقی است دریانوردان لافتی با ان تجارت داخلی داشتند .

دریانوردان لافتی بجای کلمه کیش از گیس استفاده می کنند . این جزیره بعد از افول بندر سیراف به عنوان یک بندر تجاری در شمال خلیج فارس ایجاد شد.

«جزیره قیس» یا «جزیره کیس» نام قدیم جزیره کیش در فارس قدیم و یکی از شهرهای اردشیرخوره بوده‌است. ابن خردادبه نوشته‌است، «بزرگی جزیره به چهار در چهار فرسنگ بالغ می‌شود. نخلستان، مزارع غله، و مواشی در آن وجود دارد و برای به دست یافتن مرواریدهای ممتاز در آن غواصی می‌کنند.»

در دوره مختلف برخی از مورخین عرب این جزیره را با جزیره لافت در آن دوران اشتباه می گرفتند که چون آنها اسم هر دو جزیره را در مکاتبات خود قیس یاد می کردند و مورخین تحولات دریایی مربوط به جزیره لافت را کیش در آن دوران اشتباه می گرفتند .

دریانوردان لافتی در سفر به بصره و کویت در گذشته از بندرگاه گیس یا کیش کنونی نیز استفاده می کردند.

آیین های دریانوردی لافت

عزوای لافت

دریانوردی در بندرلافت دارای هویت مخصوص و خاصی است که در کمتر جایی این چنین می توان سراغ داشت.

لافت مهد هنر عزوا و بوم سفار نماد تجارت دریانوردی اقیانوسی در خلیج فارس است.

عزوا هنر ترکیبی فرهنگهای مختلف است از فرهنگ ایرانی تا عربی و افریقایی و هندی همه را در داخل خودش دارد.

این مراسم با سفرهای دریایی تجاری در افیانوس هند ارتباط مستقیم دارد .هنرمندان لافتی در چند قرن گذشته به توسعه و بومی سازی آن همت گماشته بودند و این مراسم را در سفرهای دریایی خود استفاده می کردند .

عزوای لافت دارای قدمتی بسیار است و از اجزایی مختلفی همچون یامال میداف (پارو)،یامال برداشتن لنگر ،تنگنی و شاواری تشکیل می شوند.

در شاواری که عمدتا شبها اجرا می شود اعضا گروه دور هم جمع شده و مراسم شاواری شامل دهل و چاک (کف زدن)در حالت دو نفری و رقص مانند اجرا می کنند .

رزیف یک بخش دیگر از عزوای لافت است که تقریبا همه مناطق متاسفانه هنرعزوا را با رزیف اشتباه می گیرند اما در واقع رزیف یک بخش از هنر عزوا می باشد.اما همین رزیف هنر عزوای لافت خودش شامل بخش های مختلفی

است که در مجموعه کامل دسته بندی می شود از جمله نهمی که در مناطق دیگر شناخته شده تر است .

جایگاه هنر عزوا لافت بالا است و لافت یکی از کانون های این هنر در خلیج فارس بوده است و آوازه این هنر لافت تا انجا بوده که هنرمندان قدیم لافت برای اجرا و اموزش این هنر به کشورهای حوزه خلیج فارس از جمله کویت دعوت می شدند .

رزیف کنونی که عمدتا همه در مراسم ها شاهد ان هستند به شکل کنونی نمونه ایی ساده از رزیف لافتی است که در قدیم اجرا می شد.

عزوا در لغت به معنی همدلی و همراهی است.

تمام دریانوردان قدیم لافت هنر عزوا را کاملا یاد می گرفتند و در اجرای آن متبحر بودند .

از عزواکنان معاصر لافت می توان به افراد زیر اشاره کرد:

1. مرحوم محمد سفاری عبدالرحمن(محمد عبدالرحمن)
2. مرحوم عبدالله سفاری عبدالرحمن صالح (کادلا)
3. ناخدا سلیمان سفاری عبدالله(سلیمان کادلا)
4. ناخدا یوسف سفاری عبدالله (یوسف کادلا)
5. عبدل سورور
6. مرحوم زکریا سفاری(زکریا عبدالله محمد زکریا)
7. ابراهیم ملاحی (ابراهیم جانی)
8. ابراهیم ملاحی علی
9. مرحوم عثمان سفاری عبدالرحمن صالح
10. مرحوم ناخدا عبدالرحمن ملاحی صالح (عبدالرحمن صالح عبود)
11. مرحوم ناخدا احمد خنجری
12. مرحوم حاجی عبدالله سفاری

13. عبدالله خواجه
14. ناخدا عبدالرحمن سفاری حبیب
15. محمد سفاری علی
16. مرحوم صالح سفاری قنبر(صالح قنبر)
17. مرحوم احمد ملاحی (احمد شاهمیزی)
18. مرحوم علی ملاحی (علی شاهمیزی)
19. سلیمان عبدالله احمد
20. مرحوم فلک ناز ایمانی
21. مرحوم علی ایمانی غلام(علی غلام)
22. صالح ایمانی علی غلام(صالح علی غلام)
23. مرحوم صالح مالکی زکریا(صالح زکریا)
24. مرحوم محمد مالکی زکریا(محمدزکریا)
25. عبدالرحمن سفاری(ملاصالح)
26. علی ایمانی نژاد (علی یحیی)
27. مرحوم کاپیتان محمد سفاری علی اسماعیل (محمد علی سماعیل)
28. مرحوم احمد علی محمد قاسم
29. مرحوم ناخدا عبدالله سفاری صالح(عبدی صالح علی)
30. حسن سفاری (حسن محمود)
31. عبدالله سفاری(عبدالله حسین)
32. عقیل صابرپور
33. محمد صابرپور
34. مرحوم صالح سفاری عبدالله عبدالرحمن
35. محمد سفاری احمد (علایی)
36. مرحوم علی اسلامی (علی مهدی)

37. مرحوم احمد سفاری (احمد علایی)
38. صالح تدو (صالح شیخو)
39. مرحوم محمد جنگلی
40. مرحوم محمد شریف تدو(محمد شریف شیخو)
41. مرحوم صالح عبدالله حاجی غلام
42. سلیمان عبدالله احمد
43. درویش ایمانی
44. ناخدا سید محمد نور سفاری
45. مرحوم ناخدا عبدالرحمن ملاحی
46. مرحوم عبدالله ملاحی (عبدالله مریم ولید)
47. مرحوم عبدالرشید سفاری
48. مرحوم ابراهیم ملاحی علی (ابراهیم علی)
49. مرحوم محمد ملاحی ابراهیم(محمد براهیم علی)
50. صالح صابرپور(صالح فطم)
51. غلام عبدالله محمد صالح
52. ناخدا خدارسان سفاری
53. محمد ایمانی علی
54. محمد سفاری(بوجاسم)
55. مرحوم عبدالرحمن سفاری ابراهیم(عبدالرحمن براهیم)
56. مرحوم عبدالله سفاری (عبدالله پی پشتی)
57. محمد سفاری صالح (محمد صالح لافتی)
58. غلام عبدالله محمد صالح

59. محمد موسی ایران نژاد

60. احمد سفاری عبدالله(احمد دلا)

61. مرحوم علی سفاری محمد شریف (علی محمدشریف)

62. مرحوم صالح جعفر

63. احمد سفاری صالح جعفر

64. عید داوری (عیدان)

65. علی سفاری عبدالرحمن

66. مرحوم محمد سفاری عبید(محمد عبید)

67. مرحوم یوسف سفاری

68. مرحوم بلال سفاری

69. صالح سفاری حسون(صالح حسون)

70. امین سفاری صالح(امین صالح حسون)

71. احمد محمد عبدالحمید

72. استاد خالد سفاری

صنعت لنج سازی بندرلافت

لافت یکی از کانون های ساخت و تعمیر لنج ها مختلف با ابعاد متوسط و بزرگ در خلیج فارس بوده است . کارگاههای لنج سازی بندرلافت از قرنهای گذشته در ساخت کشتی های چوبی و تعمیرات آن مشغول بودند . اسناد تاریخی مختلف مانند گزارش سدید السلطنه کبابی از تعداد زیادی گلاف یا همان کشتی سازان لافتی در اواخر قاجاریه در لافت حکایت دارد.

همچنین در گزارش بازدید ناوگروه امریکایی از تنگه خوران در یک قرن قبل به تعمیرات بغله های کنگ و لنگه در توسط گلافان لافتی در کارگاههای لنج سازی لافت اشاره شده که نشان از رونق بالا و تخصص لافتی ها در ساخت و تعمیرات کشتی بزرگ و اقیانوس پیما دارد.

دانش ساخت کشتی های بزرگج چوبی مانند بغله و بوم سفار از عمان و هندوستان وارد صنعت لنج سازی لافت در چند قرن قبل شده است. زیرا لافت به عنوان بندرگاه مهم در دوران زندیه و قاجاریه در اجاره دولت وقت عمان بود و همین موضوع در توسعه صنعت کشتی سازی لافت تاثیر زیادی داشت.

اما در بعد از انقلاب شاهد رکود سنگین بخصوص از دهه 70 در این صنعت بودیم که منجر به تعطیلی و جابجایی برخی از این کارگاهها به روستاهای همجوار لافت گردیده است و دیگر اثر چندانی از این صنعت

لنج سازی به شکل گذشته در لافت نیستیم و گلافان و لنج سازان شاغل در کارگاههای لنج سازی لافت عمدتا از روستای همجوار پی پشت برای این کار استفاده می شدند و نسل گلافان لافتی تقریبا برای همیشه از بین رفته است.

لنج (با فتح یا کسر لام) (به انگلیسی: (launch گونه‌ای از کشتی کوچک یا قایق بزرگ باری و مسافری است که در خلیج فارس و دریای عمان و اقیانوس هند دیده می‌شود. لنج‌ها بر پایه قایق‌های بادبانی رایج در خلیج فارس ساخته می‌شود با این تفاوت که به جای بادبان با موتور حرکت می‌کند. عرشه باز یا نیمه‌باز دارد. از دهه ۱۹۵۰ میلادی موتور بنزینی یا دیزل برای پیشراندن لنج‌ها بکار رفت و امروز بیشتر لنج‌ها موتور دارند.

در جنوب به کسانی که در کار ساخت لنج می‌باشند جلاف یا گلاف گفته می‌شود.

به اتاق ناخدا قماره و به انبار پائینی خن گفته می‌شود.
واژه لنج، ، از واژه انگلیسی لانچ ((launch به معنی قایق بزرگ موتوری گرفته شده است.

امروز نام عمومی رایج برای کشتی‌های چوبی دست‌ساز در جنوب ایران لنج است اما در گذشته به تمام کشتی‌های دست‌ساز که با بادبان حرکت می‌کردند جَهاز و جمع آن جهازات می‌گفتند.
رضا طاهری در کتاب از مروارید تا نفت به قسم زیر لنج‌های حاشیه خلیج فارس بسته به طرح بدنه آن‌ها دسته بندی می‌کند که اکثرا در قدیم در

کارگاههای لنج سازی لافت طراحی و ساخته می شد و دریانوردان لافتی در استفاده از مهارت زیادی داشتند:

۱ـ سَماچ : سماچ یک نوع قایق ماهی‌گیری است و امروزه بر روی آن موتور می‌بندند و کارایی‌اش برای ماهی‌گیری است و تا حدود ۵ تن ماهی در آن می‌ریزند. سمک یا سمچ به معنای ماهی است.

۲ـ حُوری: حوری یا هوری یک نوع قایق کوچک است که گونه‌های آن از یک تا ۱۰ نفر را با خود جابجا می‌کند. بیش‌تر از تنه‌های درختان و به‌صورت یک تکه می‌سازند. و اگر چوب مناسب یک تکه در دسترس نباشد آن را از چند تکه چوب که به هم می‌بندند به وجود می‌آورند. ظرفیت حوری کوچک ۱۰۰ و حوری بزرگ ٤۰۰ کیلو می‌باشد. در گذشته هر لنج ماهی‌گیری یا کشتی‌های باری یک حوری به همراه خود داشته‌است، حوری یک تکه سبک تر از کتراست و در زمان‌های مورد نیاز و نجات غریق زودتر از کتر آماده به دریا انداختن می‌شود. در زمانی که دریا آرام است و کسی به دریا افتاده‌است از حوری استفاده می‌کنند و اگر دریا ناآرام باشد از کترو اگر طوفانی باشد از ماشوه.

۳ـ سَمعِه : سمعه جهازی بود که در گذشته مورد استفاده قرار می‌گرفت و برای نصب بادبان بسیار مناسب بود ولی برای قراردادن موتور به بدنه‌اش به کار نمی‌خورد.

٤ـ بِتیل : بتیل یک نوع جهاز ماهی‌گیری است که در گذشته برای ماهی‌گیری از آن استفاده می‌شد.

٥ـ شُوعی: شوعی جهازهای کوچکی بودند که هم با بادبان حرکت می‌کردند و هم با پارو. از نوع شوعی امروزه هم وجود دارد ولی بر روی آن موتور گذاشته‌اند.

٦ـ کَتِر : کتر قایق کوچکی است که گنجایش دو یا سه نفر را دارا می‌باشد در حقیقت قایق نفر بر مخصوص ناخداست، او را در زمان درخواست به کشتی یا ساحل می‌رساند. در قدیم لنج‌های بزرگ آن را همراه می‌بردند تا اگر یکی از خدمه به‌دریا سقوط کند به وسیله آن که وزن کمتری دارد و می‌شود به‌سرعت آن را از کشتی جدا و به‌دریا انداخت او را نجات دهند. قبلاً اگر جهاز کتر نداشت نجار کشتی در حین مسافرت طولانی که معمولاً تا هندوستان ٢٠ روز طول می‌کشید یک کتر برای کشتی می‌ساخت.

٧ـ تَشاله: چون لنج آب‌خور زیادی دارد و نمی‌تواند کاملاً به ساحل برسد بیش‌تر بار لنج را با تشاله که می‌توانست تا نزدیک ساحل برود به مقصد می‌رسانده‌اند.

٨ـ ماشُوه: ماشوه (قایق‌نجات) را در زمان عادی یک وسیله نفربر یا بارکش است و جاشوها را از کنار ساحل به کشتی می‌برد، درگذشته با پارو حرکت می‌کرد ولی امروزه موتور کوچکی را روی آن قرار داده‌اند و همان کار گذشته

را انجام می‌دهد، گنجایش ۱۵ نفر دارد و به هنگام طوفان و غرق لنج کارکنان کشتی داخل آن شده و خود را نجات می‌دهند.

۹ـ بَغَلِه: بغله به‌وسیله بادبان به‌حرکت درمی‌آمده‌است. از این جهت این نوع لنج را بغله گفته‌اند که سینه صدر یا راس آن گرد بوده‌است و قسمت پشت آن پهن‌تر، به بخش پشت آن تفر می‌گفته‌اند. در سینه بغله بر آمدگی وجود دارد، چون سر پرنده‌ای (طوطی) که گویی درون بغله را می‌نگرد. بغله به کشتی‌های بزرگ گفته می‌شود و در عربی به معنای قاطر است و چون در دریا به‌سادگی و با سکان کشتی را حرکت می داده اند بغله نام‌گذاری کرده‌اند. اعراب در بدو دریانوردی، کشتی‌های سکان دار ایرانی را به شتری با افسار تشبیه می‌کرده‌اند. بغله برای سفرهای دوردست در اقیانوس هند مورد استفاده قرار می‌گرفته‌است، می‌گویند از نظر شکل ظاهری فرق زیادی بین بغله و کوتی و غنچه نبوده است، ولی از جهت اندازه، بغله از همه بزرگ‌تر بوده بعد از آن کوتی و در آخر غنچه قرار داشته‌است. شمار جاشوهایی که در بغله کار می‌کردند کمینه ۳۰ نفر و بیشینه ٤۰ نفر بوده‌است. ظرفیت باربری بغله بین ۳۰۰ تا ۷۰۰ تن بوده‌است. کالاهایی که با بغله حمل می‌شده است: از آبادان و بصره به کراچی و خورمیان (پور بندر) خرما می‌بردند و از کراچی به براوه پنبه و از بَراوه به شهرهای هندوستان به آفریقا مَنقور کاپریل و نمک حمل می‌کردند. از آفریقا از بندرهای سیمبارنگه و لامو و بمباسه چوب چَندَل می‌آوردند.

مدت مسافرت: زمان سفر بغله دو تا شش ماه بوده‌است. جاشوها و کارکنان بغله در راه سفر دشواری‌های بسیار داشتند و چه بسا در مسافرت‌های دریائی بر اثر

ناخوشی‌های گوناگون یا در رویدادهای گوناگون از قبیل طوفان و برخورد با کوه سنگ‌ها یا حیوانات غول پیکردریائی از بین می‌رفتند.

۱۰ـ بَگارِه : این کشتی کوچک را دریانوردان برای ماهی‌گیری با تور (جَل) استفاده می‌کرده‌اند که به آن عامله نیز می‌گفته‌اند. بیش‌تر صید عامله را حشینه تشکیل می‌داده است و تاکنون نیز صید حشینه به همین روش است.
صید ماهی در قدیم به روش‌های گوناگونی بوده و از آن رسته صید به‌روش جل یا تور عامله یا گرگور و گاهی نیز با قلاب ماهی‌گیری انجام می پذیرفته‌است.
کُچی (کوتی) و مَنجی : منجی و کوتی دو لنج بی‌موتور می‌باشند، به‌وسیله بادبان حرکت میکردند و برای مسافرت به جزیره‌ها و شیخ نشین‌های نزدیک مورد استفاده قرار می‌گرفتند، خرما و گاهی مصالح ساختمانی به دبی می بردند و گاهی نیز با آن به صید ماهی می‌پرداختند. شمار سرنشینان آن تا ۱۵نفر است. مانند بگاره از آن استفاده می‌کردند و امروزه کم‌تر از آن‌ها استفاده می‌شود.

۱۳ـ سَمبُوک : باربری سمبوک ۱۰۰ تن است در حال حاضر نوعی سمبوک ماهی‌گیری به اسم سماچ نیز ساخته می‌شود. سماچ در برابر اندازه سمبوک کوچک‌تر است فقط با آن به صیدماهی می‌پردازند. سینهٔ سمبوک در قدیم کمی منحنی شکل بوده‌است ولی سمبوک ماهی‌گیری امروزی دارای سینه‌ای به شکل زاویه منفرجه است. کارکنان سمبوک قدیمی بیش از ۱۰ نفر بوده‌است، ولی در سمبوک ماهی‌گیری جدید ۵ نفر کار می‌کنند. سمبوکهای جدید دارای موتور می‌باشند.

١٤ـ جالبُوت: باربری جالبوت حداقل ٥ تن تا حداکثر ١٠٠ تن می‌باشد. کارکنان به ٧ نفر می‌رسند، در حال حاضر به جالبوت‌ها موتور وصل شده‌است. جالبوت‌ها به سواحل جنوبی خلیج فارس و مسافرت می‌کردند، برای بازرگانی چوب، شکر، برنج و حیوانات و اشیاءدیگر. ساختمان سینه جالبوت یا راس آن راست است برای همین به آن جالبوت می‌گویند. مرحوم سدیدالسلطنه کبابی در کتاب «المناص فی احوال الغوس و الغواص» در صفحه ٥٩ چنین می‌نویسد: سفینه‌ای است با بادبان حرکت کند و سطح سفینه را برای بضاعت تجار دراز و بلند سازند و در موخر سفینه قبه‌ای است مخصوص مسافرها و آن را عرشه گویند و مخصوص جالبوتهای بزرگ است. آن‌گونه جالبوت شبیه است به مهلیه که در عراق متداول است یا شبیه است به سنبوک‌هایی که در بحر احمر معمول می‌باشند. جالبوت‌های کوچک عرشه ندارند و شبیه به بَلم می‌باشند و آن نمونه کشتی را فقط در بحرین جالبوت گویند. این اسم تحریفی از کلمه جلبه که معرف گلبت (گُل+بُت) ایرانی می‌باشد.

١٥ـ بُوم: در حقیقت بوم‌ها بزرگ‌ترین و زیباترین گونه لنج‌ها می‌باشند. انواع و اقسام چوب در ساختمان بوم‌ها به کار می‌رود، مقداری از چوب‌های روی عرشه و انبار و اتاق‌ها از داخل کشور تهیه می‌شود و بقیه چوب‌های بدنه و زیر و جلوی بوم را از خارج مخصوصاً از هندوستان می‌آورند. بوم‌های قدیمی مثل سایر انواع لنج‌ها فاقد موتور بود و بادبان داشت ولی در حال حاضر دارای موتور است، باربری بوم‌ها ٢٠ تا ٣٠٠ تن می‌باشد و به سرزمین‌های دوری مانند دبی، کویت، هند ، بصره، عدن، یمن مسافرت میکردند.
لافت یکی از کانون های ساخت بوم سفار در خلیج فارس بوده است و لافتی ها علاوه بر ساخت بوم در دریانوردی با آن نیز تبحر داشته اند و به همین

خاطر لافتی های اصیل ساکن این شهر اکثرا نام خانوادگی سفاری به معنی دریانوردان بوم سفار را در شناسنامه خود دارند.
بغله(تلفظ: قاطر) یک کشتی بادبانی بزرگ است که قبل از جایگزینی با بوم سفار ، پایه حمل و نقل دریایی در خیلج فارس بود. تناژ بغله از 120 تن تا 400 تن متغیر است. قاطر از نظر شکل و مشخصات شبیه به "کوتی" هندی و "غنجای" عمانی است.
اعتقاد بر این است که اولین کسانی که بغله را در خلیج ساختند ، کشتی سازان بنادر عمان و در ایران بندر لافت (که در آن دوران لافت بندری در اجاره دولت عمان بوده) پس از الهام گرفتن از طراحی کشتی های هندی بودند. کشتی سازان کویتی نیز با حرکت در بنادر خلیج فارس ، این طرح را بر عهده گرفتند. برخی از مسافران غربی همچنین بر این باورند که بغله ، گانگا و کوتیه هند همگی در طراحی خود مدیون نوعی کشتی پرتغالی از نوع کاراول هستند.

بغله با پنج قایق مربع خود از سایر کشتی های بادبانی خلیج فارس متمایز می شود. قسمت پشت (یا همانطور که به آن وصله می گویند) نیز دارای کتیبه های حک شده بر روی آن است. در زیر تخته یک استوانه چوبی محکم وجود دارد که فرمان را از طریق محفظه سنجاق به فرمان متصل می کند ، محفظه ای در زیر عرشه ثانویه در قسمت عقب کشتی. از این اتاق برای نگهداری مایحتاج و غذاها استفاده می شود.

بغله 120 تا 150 فوت طول ، 18 تا 30 فوت عرض و 30 تا 40 فوت ارتفاع دارد. ظرفیت حمل قاطر با توجه به اندازه آن متفاوت است ، اما به طور کلی از 400 تن تجاوز نمی کند.

علیرغم شباهت زیاد بین غنجه ، کوتی و بغله ، بغله علاوه بر صاف بودن سطح بغله ثانویه ، با کتیبه های فراوان روی وصله متمایز شد. بغله همچنین با یک تخته مربع شکل در ستون پیش زمینه به نام قابیت متمایز شد.

بوم یک کشتی بادبانی تاریخی در خلیج فارس است. که در حمل و نقل دریایی تجاری ، تاشا و حمل و نقل آب در دوره پیش از نفت در خلیج فارس خدمت می کرد. این بوم تا زمانی که بخشی از نشان چندین کشور در خلیج عربی شد ، یکی از بهترین و معروف ترین کشتی های خلیج محسوب می شود.

اولین بوم در اواخر قرن نوزدهم طراحی شد تا جایگزین بغله شود ، زیرا برتری خود را در قابلیت های ناوبری نسبت به بغله ثابت کرد ، اما در ابتدا بوم کوچکتر از بغله بود و بار آن از 150 تن تجاوز نمی کرد. در آغاز قرن بیستم ، تجارت در کویت رونق گرفت و سازندگان کشتی با افزایش ظرفیت ذخیره آن ، بوم را جایگزین بغله کردند. او همچنین از بوم برای انتقال آب هم استفاده می شد که در نتیجه کمبود منابع آب شیرین و ناکافی بودن آنها برای اندازه جمعیت ، برای انتقال آب شیرین از شط العرب به کویت استفاده می شد.

بوم به گونه ای طراحی شده بود که دارای عقب نوک تیز بوده و بر خلاف بغله که عقب پهن و مربعی داشت ، قدرت مانور بهتری را ارائه می داد و در برابر امواج مقاومت می کرد. بوم ها همچنین با یک پای جلویی نوک تیز متمایز می شوند که در بالای آن یک چوب نوک تیز به نام "السطور" قرار دارد که معمولاً سیاه و سفید رنگ شده است.

بوم ها دارای دو دکل هستند که اولین آنها از نظر اندازه بزرگ است و در یک سوم جلوی کشتی قرار دارد و "الدقول العود" نامیده می شود ، در حالی که دکل دیگر در قسمت انتهایی آن قرار دارد و "الدقول" نامیده می شود. القلم ».

بوم ها یک عرشه اضافی دارند که در یک سوم آخر بوم ها قرار دارد و "چریش" نامیده می شود. روی آن ناخدا (ناخدای کشتی) و ساکونی (سکاندار) نشسته اند. در زیر چریش یک اتاق کوچک وجود دارد که برای ذخیره سازی به نام " dabbousa"استفاده می شود. امکان بلند کردن هفت بادبان در یک بوم وجود دارد ، اما اکثر ناخدا کویت بسته به شدت باد ، تنها به بلند کردن سه بادبان اکتفا کردند.

با ورود صنعت بوم سازی به کویت این کشتی بنا به نیاز کشورهای حوزه خلیج فارس برای کارهای مختلف استفاده شد که یک نمونه آن حمل آب اروندرود به کویت بوده است . اعراب اسامی ایرانی را به تلفظ عربی تبدیل کردند اما ریشه این کلمات از زبان دریانوردی فارسی گرفته شده است و لافت در انتقال این دانش به کشور کویت نقش مهمی داشته است.

بوم ها معمولاً دو قایق کوچک را حمل می کنند ، یکی از آنها به عنوان قایق نجات (قایق پیاده روی) استفاده می شود و دیگری از سوی ناخدا برای حرکت و رفت و برگشت به بوم ها (کیت) استفاده می شود.

از بوم ها برای حمل و نقل دریایی ، حمل و نقل آب و غواصی مروارید استفاده می شود . اشکال بوم ها به طور کلی مشابه هستند ، برخی از تفاوت های طراحی و اندازه بوم ها بستگی به هدف آن دارد.

بوم سفار

این بوم ها برای حمل و نقل دریایی دور استفاده می شود ، زیرا بوم ها ی سفاری به بنادر هند ، یمن و شرق آفریقا می رسند. بوم ها ی سفار در مقایسه با سایر گونه ها بزرگترین هستند.

بوم پیستون

بوم ها غواص در اصل بوم ها ی نواری هستند که برای صنعت غواصی استفاده می شوند و حتی برخی از معامله گران پس از رکود تجارت مروارید در اواسط قرن بیستم ، از بوم ها ی غواصی برای حمل و نقل دریایی استفاده کردند. بوم غواص می تواند 80 ملوان را در سفرهای غواصی حمل کند.

بوم حمل و نقل آب

بوم ها برای انتقال آب شیرین از شط العرب به کویت استفاده می کردند. جغد آب با عرض بدنه و قاعده مشخص می شود که به آن کمک می کند مقدار بیشتری آب را حمل کند. مجهز به قفسه های چوبی است. جغد آب صاف نمی شود ، بلکه وسط آن را خالی می گذارد تا مخازن آب بتوانند در آن مستقر شوند.

از کارگاه داران لنج سازی معاصر لافت می تواند به افراد زیر اشاره کرد:

1. **محمود سفاری**
2. **مرحوم زکریا سفاری**
3. **مرحوم سید محمدپوازی**
4. **عبدالله ملایی پلی(حاجی عبدل)**
5. **مرحوم عبدالرحمن حمودی**
6. **مرحوم محمد کشاری**

7. صالح مشا
8. عبدالله فقیرزاده
9. مرحوم عبدالله ملاحی محمد عبید(عبدالله محمد عبید)

تجارت دریایی معاصر لافت

ناخدایان لافت و دانش سفرهای دریایی

ناخدایان لافت نقش مهمی در توسعه تجارت بین المللی لافت داشتند. در قبل از انقلاب بوم سفار و بغله های لافتی نقش ترانزیت تجارت خلیج فارس با شبه قاره و شرق افریقا بر عهده داشتند .

سفرهای دریایی دریانوردان لافتی به دو بخش اصلی تقسیم می شد:

سفر گپ و سفر کوچک

سفر گپ یا بزرگ به سفرهای خارج از خلیج فارس گفته می شد که عمدتا با بوم سفار و بغله انجام می گردید و مقصد آن شبه قاره یمن و شرق افریقا بود.

سفرهای کوچک عمدتا به تجارت خلیج فارس محدود بود که از اروند رود تا باطنه و صحار عمان امتداد پیدا می کرد .

در قبل از انقلاب بیشتر جوانان لافت یک سفر گپ را قبل از ازدواج تجربه می کردند و آن را نشان از بلوغ و آمادگی برای تشکیل خانواده می دانستند

ستون تجارت دریانوردی لافت را ناخدایان آن برعهده داشتند که مدیریت کشتی های بادبانی و موتوری لافت با آنها بود و این سفرها را در قدیم به شکل سنتی طی می کردند .

از جمله مهارت های لازم برای یک ناخدا لافتی در قدیم تسلط بر نقشه خوانی و تخمین مسافت های دریایی و علم شناخت بادها در فصول مختلف

در مناطق متفاوت و مهمتر از همه دانش ستاره شناسی آنها بود که مسیریابی دریایی در سفرهای گپ را برای آنها مسیر می کرد.

موضوع دوم تسلط ناخداها به زبانهای بین المللی محلی بخصوص عربی و اردو و سواحلی بود که بخش مهم از توانایی یک ناخدا را تشکیل می داد.

تراز شاهینی و شاخص خورشیدی و استرلاب از ابزارهای مهم کمکی ناخدایان در سفرهای تجاری شان بود که هر ناخدایی در قدیم می بایست برآن مسلط می بود.

لافت به عنوان یکی از کانون های تجارت دریانوردی خلیج فارس در طول تاریخ ناخداها و ملوانان زیادی را به خود دیده است که اکثرا از یادها فراموش شده اند . این اسامی در واقع بخش خیلی کوچکی از ناخدایان لافت را تشکیل می دهد که در یک قرن گذشته در لافت زندگی می کردند و اکثرا هم فوت نموده اند که جهت ادای دین و جلوگیری از فراموشی نام آنها در تاریخ دریانوردی لافت در این کتاب به شرح زیر بیان شده است :

1. **مرحوم احمد سفاری علی(احمدعلی ملاسین)**
2. **مرحوم عبدالصمد سلیمانی**
3. **مرحوم یاسین عارفی (ناخدا و معلم لنج)**
4. **مرحوم ناخدا انصاری**
5. **مرحوم حاجی حبیب سلیمانی**
6. **مرحوم کاپیتان محمد سفاری علی اسماعیل (ناخدا لنج و کاپیتان کشتی در شرکت نفت آبادان)**
7. **مرحوم علی اخلاصی**

8. مرحوم محمد سفاری سلیمان
9. مرحوم سید محمد پوازی
10. مرحوم عبدالله سفاری صالح علی(ناخدا عبدی)
11. یوسف سفاری عبدالله (کادلا)
12. مرحوم میر احمد سلیمانی عبدالصمد
13. مرحوم احمد ملایی (احمدمحمداحمدی)
14. مرحوم محمد شریف ملاحی (محمد شریف محمد حسن)
15. مرحوم احمد رستاقی (احمد نازی)
16. مرحوم عبدالرحمن ملاحی محمد عبید
17. مرحوم حسن سفاری موسی
18. مرحوم علی سفاری (علی حاجی)
19. مرحوم احمدخنجری
20. عبدالرحمن خنجری
21. مرحوم یونس سفاری
22. محمد ملاحی (محمد جانی)
23. عبدالله عارفی یاسین(عبدالله یاسین)
24. سید محمد نور سفاری
25. عبدالرحمن سفاری حبیب
26. سلیمان سفاری (سلیمان کادلا)
27. مرحوم یوسف سفاری (یوسف کادلا)
28. احمد سفاری حسن (احمد حسن)

29. محمد ملاحی عبدالله

30. خدارسان سفاری

31. مرحوم محمد اخلاصی علی

32. مرحوم علی ملاحی محمد(علی محمد احمد)

33. مرحوم صالح ملایی پلی(صالح احمدی)

34. عبدالله داراینده(عبدالله احمد سن)

35. مرحوم محمدسفاری(حاجی محمد)

36. مرحوم احمد سفاری(حاجی احمد)

37. زکریا مالکی

38. مرحوم احمد گچینی

39. غلام بازماندگان

40. مرحوم احمد بازماندگان (احمدبادلو)

41. حسن سلیمان

42. مرحوم حسن ملاحی (حسن مریم ولید)

43. یوسف میرزایی

44. مرحوم عبدالله ملاحی علی (عبدالله علی کاهورک)

45. مرحوم علی سفاری سعید(علی سعید)

46. مرحوم عبدالله محمد صالح

47. مرحوم علی محمد صالح

48. صالح سفاری(صالح میر)

49. مرحوم صالح سفاری محمد سعید

گمرک مرزی بندرلافت

بندرلافت از جمله سه نقطه اصلی در جزیره قشم است که در قبل از انقلاب دارای گمرک مرزی بوده است و صادرات و واردات با کشورهای حوزه خلیج فارس در آن انجام می گرفت .

لرد کرزن در جلد دوم کتاب ایران و مسئله ایران درباره صادرات گمرکی لافت در آن دوران بیان می کند سالیانه 800 تا 1000 تن نمک از لافت به خارج صادر گردیده است واین نشان از پویایی بندرلافت در حوزه تجارت دریایی در آن دوران دارد

در ابتدای سده بیستم و در سال ۱۹۱٦ م گمرکات جزیره قشم اعم از گمرک، قشم، گمرک باسعیدو و گمرک لافت، تحت نظر استاندار خلیج فارس در بوشهر بودند .

دفتر این گمرگ خانه اهدایی مرحوم حاجی حبیب سلیمانی بود که در کنار ساحل لافت در محله میانه قرار داشت و هماکنون دفتر شهرداری بندر لافت در آن قرار دارد.

این گمرگ مرزی لافت در بعد از انقلاب تعطیل گردید . آخرین رییس گمرک آن زمان مرحوم غیاث زاده بودند که مدیریت گمرک لافت را بر عهده داشتند.

لافت بندرگاه پیشنهادی تعمیرات اولین کشتی جنگی ایران



کشتی جنگی پرسپولیس

لافت با داشتن یک موقعیت خاص در حوزه تعمیر و ساخت کشتی های بادبانی در خلیج فارس مورد توجه کارشناسان مختلف در جهت استفاده از ظرفیت های بندرگاهی آن بوده است یک نمونه تاریخی در حوزه تعمیرات اولین کشتی نوین ایران یعنی پرسپولیس شاهد هستیم که در گزارش لرد کرزن در کتابش آمده است.

در سال 1883م/1300ه.ش، مرتضی قلی خان صنیع الدوله پسر علیقلی خان مخبر الدوله به آلمان عزیمت کرد و موفق شد ساخت یک کشتی تجاری 600 تنی، دارای 450 قوه اسب بخار را به کارخانه کشتی سازی بندر معروف برمرهاون سفارش دهد. کشتی پرسپولیس یا ناو پرسپولیس یا آن چنان‌که در دوره قاجار مصطلح بود جهاز پرسپولیس، نخستین ناو جنگی مدرن بود که دولت ایران وارد خلیج فارس نمود

لرد کرزن سیاستمدار معروف انگلیسی و خبرنگار روزنامه تایمز لندن در ربع آخر قرن نوزدهم درباره این کشتی و کشتی دیگـری کـه در آلمان ساخته و به آبهای ایران روانه شد می نویسد:

کشتی با ناوبانها و افراد آلمانی روانه خلیج فـارس شـد. بـا همـین کشتی وسایل و ابزار کوچک دیگری حمل و در محمره به هم نصب گردیـد کـه همـان کشـتی سوزا(شـوش) اسـت. بهـای دو کشـتی **30000**لیره و هزینه نگهداری سالانه آنها **3500**لیره است.

پرسپولیس به چهار توپ **70/5** میلیمتری کروپ مجهز مـی باشـد و در اصل به دو منظور کلی یکی بمبـاران حـدود سـاحلی و ارعـاب حکام محلی و شیوخ و دیگر حمل خرما و مسافران حج ساخته شده ولی نشنیده ام که تا حال برای منظور ثانوی به کار رفته باشد، اما هر وقت این کشتی آمادگی بحر پیمـایی دارد حـاکم بوشـهر را کـه از نواب امین السلطان است در سواحل خلیج فارس از بندری به بنـدر دیگر می برد، باروت و گلوله های خود را مصـرف مـی کنـد و بـا شلیک هفده گلوله ترس فراوان در دل و جان افراد و اهـالی سـاحل می افکند و ابهت و عظمت حکومت شهریاری را خـاطر نشـان مـی سازد.

کرزن می افزاید:

من این کشتی رادر یکی از سیرهای اتفاقی آن در بندر لنگه بازدید و بازرسی دقیق کردم. چهل تن ایرانی و عرب کارگر داشـت و چهـار افسر آلمانی که زبان آنگلیسی را در حوزه خلیج فـارس فـرا گرفتـه

بودند، علاوه بر چهار توپ کروپ دو توپ برنجی هم برای منظـور شلیک های سلام داشت و همچنین چهـل دسـتگاه تفنـگ مـوزر و شمشیرهای کوتاه.

وضع داخلی آن کاملا نو بود و طبقه پـایین عرشـه بـه یـک کشـتی راحت مسافری شباهت داشت نه یک رزم نـاو، بـه عـلاوه دسـتگاه مخصوص برای اقامت حـاکم بـه اطـاق خـواب وصـل بـود. امـا عالیجناب از آن استفاده نمی کرد به رسم خاص ایرانی تـرجیح مـی داد کف زمین بخوابد. سال پـیش پرسـپولیس در تعمیرگـاه خشـک بمبئی برای نظافت و تمیزکاری توقف کرد، چون بر اثر جرمها که به پهلو و در زیر آن جع شده بود سرعتش از هشت تا ده میل دریـایی بخه پنج میل تقلیل یافته بود وناوبان درصـدد بـود کـه در آینـده از رفتن به بمبئی صرف نظر و نقطـه مناسـبی را در سـواحل قشـم یـا جزیره لافت مقابل آن پیدا و در مورد بعدی کشتی را در آنجا تمیز و رنگ کند.

توپهای پرسپولیس هنوز گلوله ای باخشم و خصومت شلیک نکرده است ولی ترس و رعب ناشی از چهار توپ کروپ به اندازه ای زیاد است که به محض حضور این کشتی در مدخل موجب برقراری آرامش می شود و به همین نحو شورش چابهار در سال 1888 عاجلا خاموش گردید.

لافت گزینه اول بندرگاهی در پروژه راه آهن در جنوب ایران

در سال 1912 درگزارش ستوان آرنولد تالبوت ویلسون انگلیسی در مورد مسائل فنی توسعه خطوط ریلی بین بوشهر و شیراز و بندرعباس و شیراز در جنوب و انتخاب بندرگاه مناسب ریلی که پایلوت دریایی در تنگه هرمز باشد نام 3 نقطه بعد از بررسی فنی دریایی و ساحلی برای کارشناسان مربوطه اعلام نمودند :

لافت –بوستانو –بندرعباس

که در گزارش های تکمیلی کارشناسان مربوطه انگلیسی موقعیت بندری لافت نسبت به بندرعباس برای ایجاد یک بندرگاه تجاری بزرگ بهتر تشخیص داده شد :

«... آب و هوا – بندرعباس هم از نظر ناسالمی از شهرت بدی برخوردار است. تامین آب منبع آب محدود و بد است.

پیشنهاد شده است که احتمالاً چنین خواهد بود

ایجاد یک بندر جدید به سمت غرب به سمت تنگه خوران

لنگرگاه در نقطه لافت پیشنهاد شده است. اگر قرار است بندر جدیدی ایجاد شود منطقه لافت تنها جایگزین ممکن است...»

کارشناسان انگلیسی معتقد بودند که چون پایانه راه اهن در نزدیکی بندرعباس خواهد بود بندرگاه جدید باید یک بندر خوب برای بزرگترین کشتی هاباشد و به خوبی از همه بادها نیز محافظت شود.

همجنین بتواند به راحتی در برابر بمباران یا حمله اژدرها از کشتی ها در آنجا دفاع کرد.

آنها بخاطر موقعیت ویژه بندری لافت این منطقه را به دولت انگلستان برای ایجاد یک بندر تجاری و پایلوت دریایی در کنار راه اهن بندرعباس معرفی کرده بودند که به علت شروع جنگ جهانی اول از دستور کار آنها خارج گردید. سالها بعد شه‌بندر که پس از انقلاب اسلامی به بندر شهید رجایی تغییر نام داد جایگزین بندرلافت گردید.

تصاویر مراسم وآیین هایی دریانوردی بندر لافت

مراسم عزوا وعزواکنان معاصر لافتی

















تصاویر هنر دریانوردی بوم سفار بندرلافت













تصاویر لنج ها و آخرین بوم سفاربندرلافت





















منابع و ماخذ

منابع فارسی:

1. مسالک ممالک –اصطخری به اهتمام ایرج افشار
2. حدود العالم من المشرق الی المغرب–به کوشش منوچهر ستوده
3. فارس نامه ابن بلخی –به تصحیح گای لیترانج رینولدآلن نیکلسون
4. تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس–محمدابراهیم بن میرزا اسماعبل نادری کازرونی
5. تاریخ بندرعباس و خلیج فارس –محمد علی سدید السلطنه به تصحیح احمد اقتداری
6. پژوهش های ایرانشناسی –جلد دوازدهم در برگیرنده سی وچهار مقاله :به کوشش ایرج افشار با همکاری کریم اصفهانیان
7. ایراهستان در گذرتاریخ –مولف :محمد صادق فریدون نژاد
8. سلجوقیان و عز در کرمان
9. تاریخ مغول در ایران
10. تخقیقات جغرافیای ایران آلفونس گاریل
11. لرد کرزن. ایران و قضیه ایران. ترجمه غ– وحید مازندرانی
12. سفرنامه عبدالرزاق سمرقندی
13. معجم البلدان –یاقوت بن عبدالله الحموی ج 2
14. خلیج فارس از دوران باستان تا اواخر قرن هیجدهم میلادی –نوشته :راجرز.ام .سیوری و جی .بی.کلی –مترجم :حسن زنگنه
15. دریانوردی ایرانیان هادی حسن ترجمه امید اقتداری
16. خلیج فارس ویلسون ترجمه محمد سعیدی
17. جرون نامه
18. عجایب المخلوقات وغرایب الموجودات –طوسی

19. علل و عوامل جابجایی کانون های تجاری در خلیج فارس محمد باقر وثوقی
20. پرتغالی ها در خلیج فارس دکتر باقر وثوقی

21. از مروارید تا نفت :تاریخ خلیج فارس از بندر سیراف تا کنگان و عسلویه رضا طاهری

منابع خارجی :
یعقوب یوسف الحجی. صناعة السفن الشراعیة فی الکویت. مرکز البحوث والدراسات الکویتیة.
أحمد البشر الرومی. معجم المصطلحات البحریة فی الکویت. مرکز البحوث والدراسات الکویتیة..
د. عماد علو .القوی البحریة والتجاریة فی الخلیج (فارس) خلال العصور الاسلامیة . دار الجنان للنشر والتوزیع,
صوره الارض الابن حوقل – ابی القاسم بن حوقل النصیبی
Persian gulf pilot
Visit to lingah,kishm and bunder abbas
Persia and the Persian Question by the Hon. George Nathaniel Curzon, M.P.' [411] (502/748)
Railway projects in South Persia; surveys of Gulf ports

https://en.wikipedia.org/